Année — N° 446 — 50 centimes — 6 Avril 1907 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ○ Fermes et Châteaux ○ Femina
Musica ○ Jeunesse ○ L'Art et les Artistes ○ ○ ○
90, Av. des Champs-Elysées — Paris

LA COURSE PARIS-ROUBAIX

Une voiture d'entraîneurs

Dans ce numéro : UN HORS-TEXTE

La première Course Bordeaux-Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR PARFUM ULTRA-PERSISTANT — PARFUM LA CORRIDA — VIOLETTE BRISE EMBAUMÉE

EXIGER LA MARQUE — CATALOGUE FRANCO

3 Nouveaux Modèles

CLÉMENT

que l'on ne saurait trop admirer

La **Course sur route** ø **275 fr.** Machine lègère extrêment rigide (Modèle gagnant de Paris-Tours).

La **Touriste** ø **275 francs** avec roue libre, 2 freins, garde-boue, jantes nickelées, etc.

La **3 vitesses** avec roue libre, frein en contre-pédalant. — Grandes nouveautés.

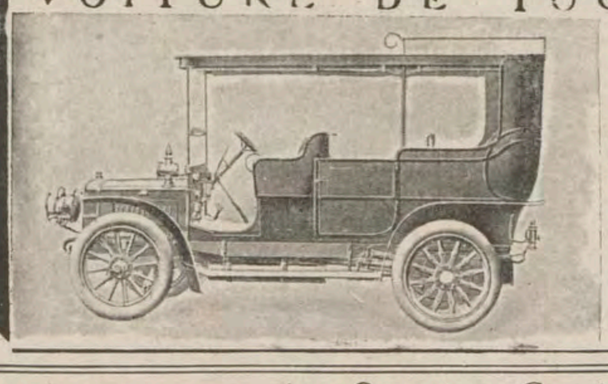
POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

PNEU CUIR SAMSON
ANTIDÉRAPANT
IMPERFORABLE
10, rue François Ier, Paris.
Ad. télég. PNEUSSAM — Télép. 544-33

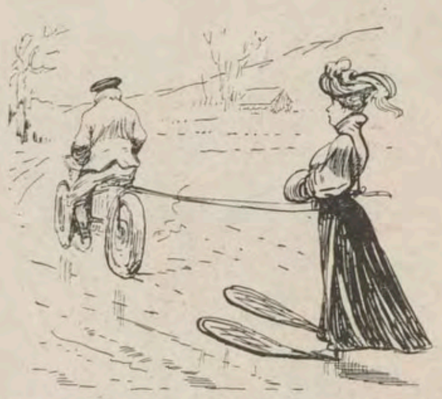
VOITURE DE TOURISME EUGÈNE BRILLIÉ



Construite par
SCHNEIDER & Cie, du Creusot
Dans leurs Ateliers du HAVRE
PARIS
67, rue de Miromesnil, 67

DÉFIEZ-VOUS, Mada
de l'action nocive du temps. — Prenez tous les
au coucher deux dragées de ROMASTINE BOU
Ce produit AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPL
DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DO
UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUE
LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-pos
Laboratoires SOUTY 1 Rue de Châteaudun, P

La Semaine Comique, par Henriot.



Autre formule de Ski-Kjœring, la motocyclette remplaçant le cheval.

— J'ai pris mes précautions... en cas de nouvelle grève de l'électricité à Paris : j'enverrai mes invités dîner à Bruxelles.

Très au courant des modes, le vieux Soleil remplace son char usé par une auto de cinq cents chevaux avec laquelle il circule pendant tout l'hiver dans le Midi.

John Bull, déjà troublé par l'idée du tunnel sous-marin, se montre inquiet du Circuit de la Seine-Inférieure, car les autos lancés à toute vitesse pourraient peut-être franchir les mers et envahir l'Angleterre, grâce à leurs pneumatiques *Le Gaulois*.

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

LA HERNIE
Les Appareils Pneumatiques sans Ressort de A. CLAVERIE
sont les Seuls universellement adoptés pour le soulagement et la Guérison de la Hernie et les Déplacements des Organes.

Grâce aux *Appareils Pneumatiques et sans Ressort* dont Mr CLAVERIE est le créateur, les *Hernies*, les *Efforts*, les *Descentes*, quels que soient leur volume et leur ancienneté, sont contenus sans gêne et sans souffrances imperceptibles et imperméables, ils permettent *seuls* l'exercice de toutes les professions et de tous les sports et procurent, dès leur application, un soulagement immédiat.
Le renommé Spécialiste a décrit ses incomparables appareils dans un magistral "*Traité de la Hernie*" qui est envoyé gratuitement et avec discrétion à tous nos lecteurs qui en font la demande à Mr A. CLAVERIE, 234, Faubourg Saint-Martin, à PARIS. — *Visites et applications à* Paris *tous les jours de 9 h. à 7 h.* Dans les principales villes de France tous les 2 mois. Demander les dates. *Consultations et renseignements gratuits par correspondance.*

CYCLES & MOTOCYCLE
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQU
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MO
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIG PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

HALTE-LA ! C'est ici qui sont les bonnes farces, les trucs épatants vrais tours Physique, de Magie, Sorcellerie, Magnétisme, Hypnotisme, Chansons, Monolog., Pièces de théât. succès, cartes postales comiq. Librairie spéciale *Inventions nouvell., prod. de beauté etc.* en envoyant 0f30 à la Société Gaîté française. 65, r. du Faub. St-Denis, Paris; vous recevr. de suite ALBUM ILLUSTRÉ 1907, *130 pag. av. 350 grav. comiq. et* 4 primes extraordinaires. de quoi rire, s'amuser des mois et faire fortune.

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux : PINAUD-DUANIP, 92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris : TART & Cie, 2, avenue Alphand
LA PLUS SOUPLE — LA PLUS SIMPLE

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

HERNIE GUÉR
BREVTÉ S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté par la Société de Chirurgie
Recommandé par les Membres du Corps Mé
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cat
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré

AUTOMOBILES
MOTOBLOC
SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · BORDEAUX
à PARIS EN 1906
DIRECTION DES AGENCES ET MAGASIN D'EXPOSITION 8 · RUE LAFAYETTE · 8
NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ 5 PREMIERS PRIX

LE DÉPART DU PREMIER BORDEAUX-PARIS

(MAI 1891)

De gauche à droite. Au premier rang : M. Thomas, président de l'U. V. F.; Chiquart, Jaegher, Pierre, Guillet, Masi, Twentyman, Edge, T. A. Edge, Bates, Mills, Duncan, Holbein, Williams. Au deuxième rang : Maurice Martin, Perès, Paul Hardy, Jiel-Laval, Renault, Gillot, Coullibeuf. Au troisième rang : Exben, Dr Tissié, Cassignard, Ch. Terront, Corre. Au quatrième rang : Ulrich, Gébleux, Rousset.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 Avril 1907 — N° 446
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

PARFREMENT ET ALEC CARTER

Un fait qui ne s'est jamais encore produit dans les annales du turf, c'est la rivalité qui existe en ce moment entre les deux fameux jockeys d'obstacles Alec Carter et G. Parfrement. Les parieurs ont beau jeu en se contentant de ponter sur leurs montes. Inutile d'étudier les programmes, d'établir des combinaisons, il suffit de savoir quel cheval monte un de ces princes de la cravache, et on est sûr de toucher. On gagne peu, il est vrai, mais c'est presque une certitude.

Les " Loups " dans la construction automobile

par C. FAROUX

Les voitures d'aujourd'hui, même celles de très bonnes marques, offrent de nombreux exemples d'erreurs mécaniques dont l'acheteur doit seul porter la responsabilité ✠ Le constructeur a tort, sans doute, de suivre aveuglément la mode, même quand elle est contraire au bon sens, mais le grand public est, trop souvent, dupe de mots ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Il est convenu, aujourd'hui, que les voitures automobiles des modèles les plus récents sont absolument parfaites, idéales et ne laissent plus la moindre prise à la critique. C'est du moins l'opinion que tout lecteur peut se former à la lecture de nos dithyrambes accoutumés : il faudrait cependant s'entendre et bien considérer que si le prodigieux essor de la locomotion nouvelle constitue un épisode admirable de notre histoire industrielle, il ne s'ensuit pas nécessairement que les moindres détails de nos mécanismes soient, jusqu'au dernier, absolument à l'abri de tout reproche.

Je crois bien qu'en matière d'automobile, le snobisme est roi et, inférieurs en cela à leur rôle véritable de précurseurs, beaucoup de nos grands constructeurs suivent la mode, au lieu de la guider. L'assertion est paradoxale, dites-vous? Je ne désespère point, cependant, de vous convaincre.

Un peu de précision ne nuirait pas

Ouvrons ensemble ce catalogue luxueusement édité d'une de nos grandes marques : les descriptions que nous y trouverons sont à la vérité des descriptions passe-partout : c'est par quoi l'automobile et la confection sont sœurs.

Lisons ceci, par exemple :

« 28-32 HP, 4 cylindres, soupapes commandées, carburateur automatique, radiateur nid d'abeilles, ventilateur commandé par le moteur assurant un refroidissement toujours efficace, embrayage métallique, 4 vitesses et marche arrière sur le même levier, silencieux absolument parfait, échappement libre commandé, etc., etc. »

Nous avons tous lu des descriptions de ce genre : voulez-vous que nous les épluchions ensemble?

28-32 HP, qu'est-ce que cela veut bien dire? D'abord pourquoi s'entêter à conserver le signe HP, le horse-power anglais, au lieu de notre bon cheval-vapeur. Nous savons tous que le cheval-vapeur vaut 75 kilogrammètres par seconde, mais combien d'ignorants qui s'entêtent, on se demande pourquoi, à employer le signe cabalistique HP, savent que ce même HP vaut 76,041 kilogrammètres par seconde. Comme cette notation doit simplifier les calculs !

Et 28-32 chevaux, à quoi cela répond-il? J'ai une notion nette d'un moteur quand on me dit qu'il développe 32 chevaux à 1.350 tours, mais un moteur de 28/32 chevaux, quelle plaisanterie! A supposer que le client veuille payer au constructeur 12000/16000 francs pour le prix de sa voiture, pensez-vous que le constructeur n'exigerait pas une désignation plus précise ? A nous autres, clients, de faire de même. Qu'on nous désigne la puissance du moteur au régime normal, en indiquant le taux de ce régime, en indiquant surtout les caractéristiques du moteur, alésage et course. Trop de catalogues observent sur ce dernier point un silence trop prudent.

Mais j'en reviens à la désignation stupéfiante de 28/32 chevaux. Quelle peut être l'origine de cette absurdité? La voici :

L'unité de puissance communément employée est le cheval-vapeur (75 kgm-seconde); certains ont proposé naguère de prendre le poncelet (100 kgm-seconde), de manière à rendre les calculs plus rapides. Le poncelet valant ainsi les 4/3 d'un cheval, un moteur d'une puissance de 16 chevaux pouvait se désigner par 12 poncelets et l'appellation 12/16 ou 30/40 est dans ce cas justifiée. Mais l'acheteur aimera toujours mieux acheter une voiture de 100 chevaux qu'une de 75 poncelets et une 750 kilogrammètres-seconde qu'une 10 chevaux. O magie des gros chiffres! C'est pourquoi le poncelet ne tarda pas à tomber en désuétude.

Une maison — c'est Hotchkiss que je veux dire — eut une idée infiniment plus intéressante : elle conserva la notation en deux chiffres, mais dans des conditions qui la rendaient particulièrement plus heureuse.

17/32 chevaux, cela signifia que le moteur développait normalement 32 chevaux, dont 17 seulement étaient utilisés à la jante, en raison des pertes de transmission. 17 chevaux, c'est la puissance dont l'acheteur peut en réalité disposer et qu'il doit connaître; 32 chevaux, c'est pour lui l'indication de la consommation probable. La méthode innovée par Hotchkiss était loyale et plaisante; elle n'a malheureusement rencontré que peu de succès auprès des constructeurs.

Aujourd'hui, n'importe quelle maison construit des moteurs de 18/22 chevaux sans jamais avoir expliqué à sa clientèle ce que ça peut bien signifier.

Le mieux est l'ennemi du bien

Mais continuons, si vous le voulez bien, la lecture de notre catalogue.

« Carburateur automatique », dit-il. Ah! ceci, c'est la « Tarte à la crème » des châssis contemporains. Eh bien, ça ne m'emballe pas du tout, le carburateur automatique, du moins tel qu'il est actuellement. Je trouve qu'il fait payer un peu cher, en excès de consommation d'essence, les avantages de confort qu'il procure. Et puis, comment voulez-vous garantir un dosage absolument invariable sur une machine qui se déplace constamment ? Allez-vous ajouter à votre carburateur des entrées d'air additionnelles réglées par le mouvement d'un hygromètre ou par celui d'un baromètre. Je sais bien que c'est le chemin qu'on est en train de nous faire prendre, mais je n'aime pas beaucoup ce chemin-là.

L'amour de la complication, qui est bien le trait le plus caractéristique de la construction actuelle, nous a valu tour à tour le radiateur nid d'abeilles, le ventilateur, la pompe, les réservoirs sous pression, etc.

Un nid d'abeilles, si bien établi soit-il, donnera toujours plus d'ennuis qu'un cloisonné. La pompe devrait déjà être disparue de tous nos châssis, puisque des milliers de voitures fonctionnent fort bien avec le thermo-siphon. Le ventilateur, enfin, offre un exemple bien amusant de cette rage d'ajouter des organes accessoires. Beaucoup de voitures qui n'ont point cet organe refroidissent parfaitement bien, mais que dans une voiture de l'autre école, le ventilateur vienne à casser — ça arrive — ou que sa courroie de commande saute — ça arrive également — et on fait de la vapeur à plaisir. Alors, où est le progrès?

Et les réservoirs sous pression ? Voulez-vous que nous en parlions un peu ? On sait de quel désir ils sont nés : leur adoption permet d'enlever la carrosserie sans avoir à dévisser la tuyauterie d'essence — mince avantage : en revanche, quels nids à pannes, et combien leur présence sous le châssis amène de remous d'airs et de soulèvements de poussières. Chauffeurs mes frères, ne prenez jamais de réservoirs sous pression et demandez à votre constructeur pourquoi il n'adopte pas pour l'emplacement du réservoir d'essence la solution de Delaunay-Belleville, qui est bien la plus heureuse de toutes ?

C'est la faute aux clients

J'ai jusqu'ici mis en cause le constructeur, mais nous méritons nous-mêmes bien des reproches.

Un exemple entre mille : vous savez tous qu'il est de bon ton, aujourd'hui, de posséder une voiture absolument silencieuse. Peu importe qu'on n'obtienne le silence qu'au prix de lentes occlusions de soupapes et que grâce à un carburateur pourvu d'un appétit immodéré pour l'essence : ce qu'il faut avant tout, c'est le silence.

Or, toutes ces mêmes voitures, si parfaitement silencieuses sont pourvues d'un échappement libre.

C'est à mourir de rire.

Pourquoi l'échappement libre? On vous dira que c'est pour empêcher le moteur de chauffer. — Plaisanterie. — On vous dira que c'est pour augmenter la puissance. — Plaisanterie encore. — La vraie raison est celle-ci: l'impression d'admiration et d'envie que le chauffeur provoque chez son voisin est en raison directe de la puissance des détonations de son moteur et l'accélérateur le sait bien, mieux que qui que ce soit, lui qu'on taquine souvent, alors que le moteur tourne débrayé!

Le conducteur veut se donner l'illusion qu'il prévient ainsi les occupants de la route : en réalité, il attire seulement les regards. C'est si amusant de jouer au Jupiter tonnant !

Me direz-vous aussi pourquoi les acheteurs tiennent par-dessus tout à avoir, ainsi que disent les catalogues en leur français spécial, — 4 vitesses et marche arrière sur le même levier ? — Pourquoi sur le même levier? Des mots, rien que des mots. Voici, par exemple, Bayard-A. Clément, Renault qui, on le pense bien, accordent tous leurs soins à l'établissement de leurs voitures de course. Cependant les marches arrière de ces voitures sont commandées par un levier spécial. Je ne vois pas en quoi cela peut me gêner, dès l'instant que ce levier spécial permet l'établissement d'une boîte de vitesses plus compacte et plus robuste ?

Un peu de snobisme

Il y a dans tout cela du snobisme. Aux beaux temps de la bicyclette, il n'y a pas un jeune homme qui ne se fût cru déshonoré s'il avait eu des garde-boue et un frein à sa machine et s'il n'y eût adapté des boyaux de course, une selle à la Rivierre, un guidon à la Gougoltz et des cale-pieds à courroie à la Jacquelin. Aujourd'hui, tout cela est bien passé de mode. La machine confortable, munie de deux freins, de larges garde-crotte, d'une roue libre et de changement de vitesse, voilà ce qui est le plus demandé.

Mais ce ne sont pas les constructeurs qui ont poussé les clients dans ce sens-là. Bien au contraire, ils ont résisté au mouvement tant qu'ils ont pu et il a fallu l'influence de quelques écrivains à la fois praticiens et pratiques, et le coup de marteau infatigable du Touring Club pour leur enfoncer à tous cette idée dans la tête.

Il en est de même aujourd'hui pour la voiture. La plupart des acheteurs sont hypnotisés par la voiture de course. Tout ce qu'ils ont vu, ou plutôt tout ce dont ils ont entendu vaguement parler comme devant se trouver sur la voiture du vainqueur du grand event de l'année, c'est ce qu'il leur faut.

En ai-je entendu de ces chauffeurs en expectative, qui prenaient un air de dédain quand un vendeur leur expliquait, au Salon, qu'on ne pouvait guère mettre quatre vitesses sur une voiturette à 2.500 francs, et que le double allumage semblait superflu sur une monocylindrique de 4 chevaux et demi!

— Vous n'y entendez rien, disaient-ils, et ils allaient plus loin.

Le pire, c'est qu'ils finissent par trouver un constructeur qui est de leur avis, pour leur faire plaisir. Et c'est à cette funeste complaisance que nous devons tant de voiturettes, qui ne demanderaient pas mieux que de faire leur métier de voiturettes, mais qui se refusent énergiquement à remplir le rôle de voitures qu'on leur demande.

Mais je m'arrête: aussi bien pourrait-on continuer longtemps sur le même ton. Il est assez courant, dans notre monde, de s'extasier sur les progrès de la construction automobile. Je m'étonne, quant à moi, que ces progrès soient aussi lents. La faute en est uniquement aux acheteurs, qui manquent complètement d'indépendance et d'esprit critique.

C. Faroux.

AU VOLANT : AUGIÈRES

Sous ce pseudonyme transparent se cache un de nos premiers rois du volant, qui fut un fervent de la première heure. Recordman du monde pour le kilomètre et le mille, Augières, qui est par surcroît un grand industriel, aime toujours le sport

Les temps héroïques de l'automobile ont mis en lumière quelques noms de véritables pionniers qui n'hésitèrent jamais à payer de leur temps, de leur argent, quelquefois de leur santé et même de leur vie, la brève minute d'une sensation rare et sportive.

Parmi ces militants d'un âge voisin encore de nous, mais qui nous paraît si lointain, l'un des moins sympathiques n'est certes pas cet Augières qui éprouva toujours le besoin de dépenser une surabondante énergie physique. Pour celui-là, et quand l'art de conduire lui parut trop répandu, la retraite — si le mot n'est pas trop fort — était toute trouvée. N'avait-il pas, — toujours — su mener de front une existence libre et fière d'homme de sport et une vie débordante d'industriel d'art et d'homme d'affaires?

Comment Augières vint au sport? Ce fut un peu l'histoire commune: il commença par l'athlétisme, vint au cyclisme puis, évolua nécessairement vers l'automobile. Dans tout cet ensemble de manifestations physiques, il eut toujours comme compagnon fidèle le sympathique M. Girodias, son ami plutôt que son secrétaire, et tous deux ont bien des souvenirs à remuer qui éveillent en eux de chaudes émotions et leur rappellent tout le charme des années écoulées.

Escrimeur, footballeur, chasseur enragé, cavalier accompli, nageur di primo cartello, l'universel Augières avait trouvé dans la pratique des premiers tris à pétrole l'occasion d'acquérir la patience et le sang-froid, deux qualités indispensables à un conducteur de course. En automobile, il débuta sur une 5-chevaux et peu de mois après courait Paris-Bordeaux sur une de ces excellentes 6-chevaux Mors qui marquèrent une étape dans l'histoire des perfectionnements automobiles: au surplus, Augières demeura toujours fidèle aux puissantes usines de la rue du Théâtre. Puis ce fut Paris-Vienne qu'il disputa sur une 70-chevaux, et dans laquelle il trouva le moyen de se classer en rang très honorable, malgré le bris de sa quatrième vitesse.

Puis c'est 1903, la grande année des Mors, et aussi la fin des courses magnifiques de ville à ville. Augières y pilotait de main de maître un de ces admirables Dauphins qui furent vraisemblablement avec les petits monstres trapus de Brasier, les voitures de courses les plus réussies qu'on ait jamais vues. Notre homme courait sur la distance Paris-Madrid et non simplement sur les 570 kilomètres qui séparent la France de la capitale du Sud-Ouest. Il se classa 5e à Bordeaux, où sa voiture finissait en excellent état, ainsi qu'elle ne devait pas tarder à le témoigner.

Si les pouvoirs publics avaient autorisé les deux dernières étapes de cette grande épreuve, le classement d'Augières n'eût pu que se modifier heureusement: même, en constatant, lors de l'arrivée à Bordeaux, l'état de fraîcheur du conducteur et la bonne tenue de son puissant Dauphin, beaucoup de fins connaisseurs l'indiquèrent comme un vainqueur probable. Mais il se trouva que ceux qui avaient couru sur la distance Paris-Bordeaux eurent raison de par les événements.

Restaient les courses de vitesse pure d'arrière-saison; à Gaillon comme à Château-Thierry, Augières émerveilla tous les amateurs de locomotion; mais il devait conquérir sur la route classique de la forêt de Dourdan le plus beau fleuron de sa couronne sportive, en s'adjugeant brillamment les records du monde du kilomètre et du mille.

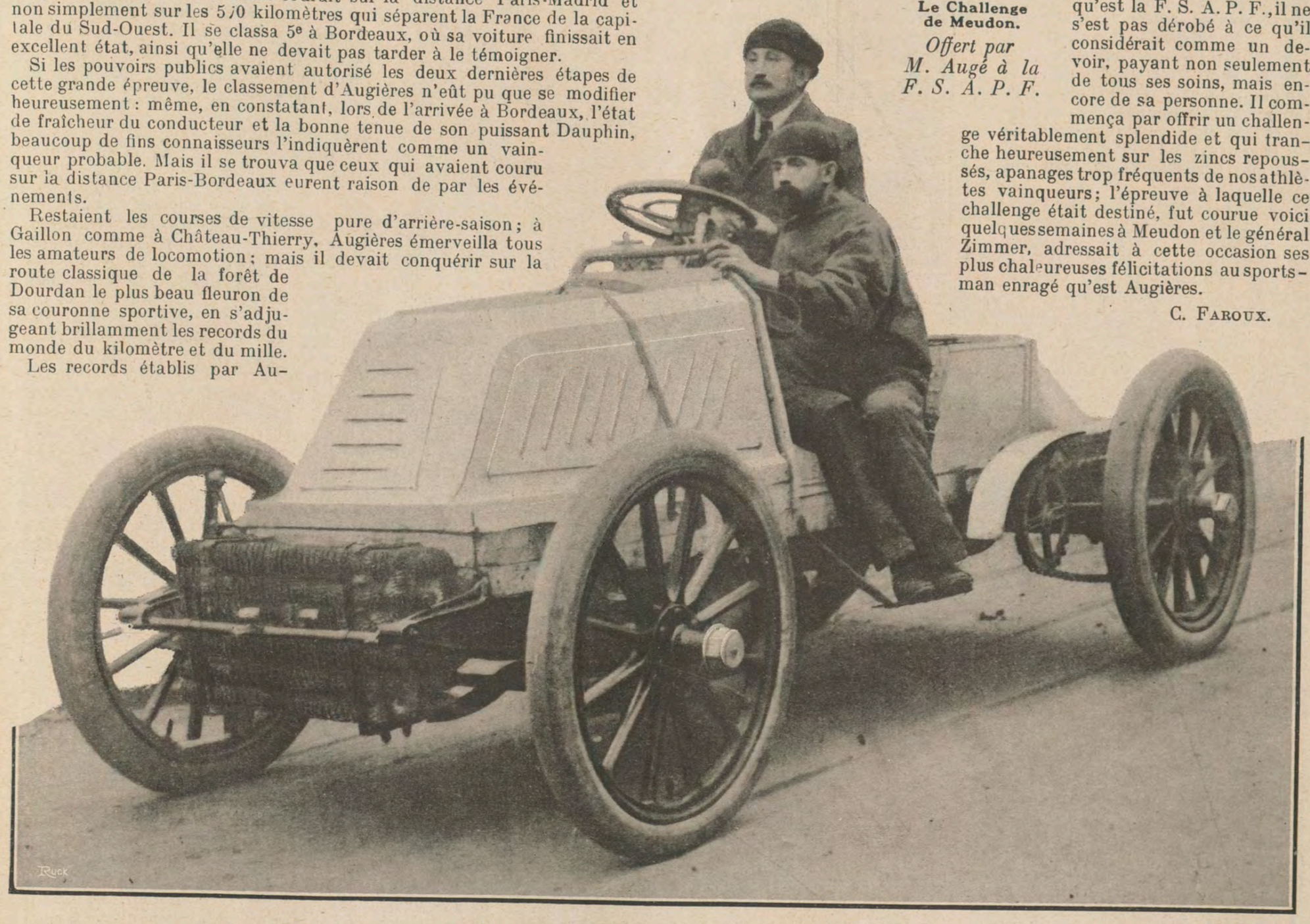
Les records établis par Augières furent imbattus pendant plus d'un an, ce qui n'est point pour diminuer le mérite de cet excellent conducteur.

Augières aime le sport avant tout, et s'est récemment souvenu qu'il avait été un bon pédestrian. Sollicité d'accepter la présidence de cette puissante association qu'est la F. S. A. P. F., il ne s'est pas dérobé à ce qu'il considérait comme un devoir, payant non seulement de tous ses soins, mais encore de sa personne. Il commença par offrir un challenge véritablement splendide et qui tranche heureusement sur les zincs repoussés, apanages trop fréquents de nos athlètes vainqueurs; l'épreuve à laquelle ce challenge était destiné, fut courue voici quelques semaines à Meudon et le général Zimmer, adressait à cette occasion ses plus chaleureuses félicitations au sportsman enragé qu'est Augières.

C. Faroux.

Gabriel Augé (Augières).
Sportsman émérite, président d'honneur de la F. S. A. P. F.

Le Challenge de Meudon.
Offert par M. Augé à la F. S. A. P. F.



Augières après son record du kilomètre à Dourdan.
C'est au mois de novembre 1902, sur une voiture Mors, pneumatiques Michelin, sur la route devenue depuis classique, de Dourdan, que Augières battit le record du mille, en 46 secondes, soit à une vitesse de 125 kil. 944 à l'heure, qui fut longtemps la vitesse la plus grande atteinte par aucun véhicule.

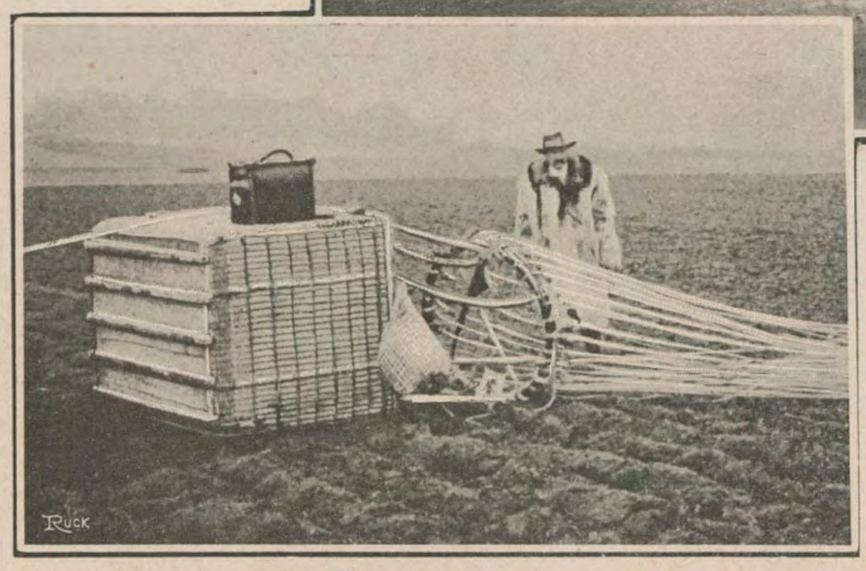
AVANT LA COUPE GORDON-BENNETT

Ceux qui défendront les couleurs de la France
De St-Cloud à la Baltique en ballon
Les traversées de la Manche de Lady Harbord

M. Alfred Leblanc.
M. Alfred Leblanc a été choisi par l'Aéro-Club pour représenter nos couleurs à la Coupe Gordon-Bennett des aéronautes.

Lors de sa dernière séance, le Comité de direction de l'Aéro-Club de France désignait, pour défendre le gonfalon bouton d'or et bleu à la Coupe Gordon-Bennett qui se disputera en octobre 1907, deux de ses membres : MM. Alfred Leblanc et René Gasnier. Aussi bien, ces deux aéronautes comptent parmi les plus remarquables et les plus hardis de la Société d'Encouragement à la locomotion aérienne — la plus puissante qui soit au monde — et nos lecteurs nous sauront gré de leur indiquer, avant la grande épreuve, les principales performances des deux champions.

L'île Rügen.
C'est là qu'atterrit, le 17 mars, le Limousin, *monté par MM. Alfred Leblanc et M. Mix. à 1.015 kilomètres du parc de Saint-Cloud.*



La nacelle du *Limousin* après l'atterrissage.
C'est sur la lisière d'une forêt bordant la mer dans la partie nord-est de l'île que s'est effectué l'atterrissage.

Le dernier voyage de M. Leblanc

M. Alfred Leblanc a de nouveau et tout récemment prouvé d'enviables qualités d'endurance et d'énergie, au cours d'un voyage accompli en compagnie de M. Mix : Le 16 mars dernier le ballon le *Limousin* (1.200 mètres cubes) s'élevait, à 6 h. 30 du soir du parc de l'Aéro-Club (Saint-Cloud), et atterrissait le lendemain matin, à 7 h. 50, dans l'île Rügen (Baltique). Distance parcourue, à vol d'oiseau : 1.015 kilomètres ; durée : 13 h. 20 m. C'est le plus remarquable raid aérien effectué depuis les 1er-2 avril 1905 : Saint-Cloud-Pretzch-sur-Elbe, soit 830 kilomètres en 19 h. 40 m., par MM. Henry de La Vaulx et Paul Tissandier. En outre, M. Alfred Leblanc devient détenteur provisoire de la Coupe-Challenge du *Gaulois*, dont le tenant précédent était précisément le comte Henry de La Vaulx, par le voyage d'avril 1905 que nous venons de rappeler.

Revenons au *Limousin*.

Le vent, à une faible altitude, avait une direction S.-O.-N.-E., mais portait un peu plus à l'Ouest dans les zones plus élevées. Le pilote décida donc avec raison de se maintenir entre 800 et 1.050 mètres d'altitude et, l'équilibre étant difficile, par suite de l'état hygrométrique de l'air, le *Limousin* fila dans l'atmosphère à la vitesse de 70 à 80 kilomètres à l'heure, traçant un diagramme assez capricieux. A 10 heures, après avoir laissé à leur gauche Maubeuge et Jeumont, MM. Alfred Leblanc et Mix apercevaient, de l'immensité terriblement noire où ils étaient plongés, les flammes des forges et aciéries de Charleroi, les hauts-fourneaux de Dusseldorf et des autres grandes cités industrielles allemandes. Ils franchissaient, à minuit, le Rhin entre Vessel et Rheinberg, et apercevaient, quatre heures plus tard, l'île Rügen, où ils ne tardèrent pas à descendre, à la lisière d'une forêt bordant la mer, dans la partie nord-est de l'île, formée, si nous en croyons les vieilles et naïves légendes allemandes, par le sable échappé du tablier d'une géante. Le faible tonnage du

L'église de l'île Rügen.
Le char qui emporte le ballon dégonflé et les champions aéronautes passe devant l'église de l'île Rügen.

Limousin interdisait à M. A. Leblanc de se lancer au-dessus de la Baltique. C'eût été une folie inutile, que ne pouvait se permettre un aéronaute vraiment digne de ce nom.

M. Alfred Leblanc est élève de M. A. Nicolleau, qui m'initia moi-même à la beauté de l'atmosphère. Sans doute garde-t-il également une reconnaissance émue à celui qui nous dévoila ces prodigieuses joies et vit avec la plus grande satisfaction s'inscrire rapidement de nombreuses ascensions sur le livre de bord de l'excellent élève qui se classa dans de nombreux concours et obtenait notamment la seconde place dans le difficile Grand-Prix 1906 de l'Aéro-Club de France. Avant d'être, comme tant d'autres, littéralement empoigné par la passion des bulles légères, il pratiqua les sports les plus divers. Il est encore et malgré les ballons, grand chasseur, patineur émérite et fervent chauffeur. Né à Paris, le 13 avril 1869, Alfred Leblanc prenait, à 19 ans, la lourde responsabilité de la direction technique de fonderies et de laminoirs de zinc. Le jeune ingénieur est officier de l'Instruction publique.

Le second défenseur ne craint pas de longues randonnées

M. René Gasnier, membre du Comité de direction de l'Aéro-Club de France, ne le cède en rien à M. A. Leblanc dans l'art aéronautique, et il acquit si brillamment ses lettres de maîtrise lors de concours disputés à Paris, à Bruxelles, à Liège, à Milan, etc., qu'il obtenait, en 1906, la médaille des meilleurs résultats sportifs. M. René Gasnier peut revendiquer également une très belle ascension maritime : Parti de Folkestone, avec MM. Jacques Faure et Edgard de Kergariou, il traversait la Manche dans la nuit du 7 au 8 avril 1905 et atterrissait à Pont de l'Ardres, près Calais. Né en 1874, il s'enthousiasma tout d'abord pour le football et la course à pied, puis — propriétaire de plusieurs yachts — sillonna toutes les mers, se lança en des croisières lointaines dans l'Océan Indien, les eaux indo-chinoises, sur les grandes lames qui se plaignent de l'autre côté de la terre... Il vint naturellement à l'automobile, explora, sur les autos trépidantes et bruyantes de la genèse, les routes algériennes et tunisiennes, ainsi que l'Europe occidentale. Enfin le ballon fit un nouveau et ardent catéchumène.

Habite, en Anjou, son château de Bouchemaine, lorsqu'il ne parcourt point l'Europe, ou à Paris, et prépare une ascension nouvelle. Pilotait dernièrement, de Saint-Cloud à Commercy, avec M. Ernest Zens — un autre pilote très sympathique de l'Aéro-Club, qui construit en ce moment un aéroplane à moteur — une Anglaise intrépide, lady Harbord. En février dernier, à deux reprises, dans la même semaine, lady Harbord traversa la Manche : Londres - Stavelot (province de Liège) et Londres-Marquise (Pas-de-Calais). La première traversée de lady Harbord fut pilotée par M. C. F. Pollock ; la seconde, par M. G. Brewer (Aéro-Club d'Angleterre).

MM. René Gasnier et Alfred Leblanc, à leur retour d'Amérique, remettront certainement à l'Aéro-Club de France le trophée offert par M. Gordon-Bennett, que nous enleva, l'an dernier, le lieutenant américain F. P. Lahm. La situation de la ville de Saint-Louis, point de départ des concurrents, est excellente pour ces concours de distance. En effet, la côte la plus rapprochée, celle du golfe du Mexique, est à 1.200 kilomètres ; l'Atlantique, à 1.440 kilomètres ; le Pacifique, à 3.680 kilomètres. En octobre, époque de l'épreuve, les vents, d'après les observations à grande altitude, portent généralement vers le secteur compris entre New-York et les grands lacs.

M. René Gasnier consulte le baromètre.

Pour pouvoir prendre ce cliché, le compagnon de voyage de M. Gasnier dut s'allonger au fond de la nacelle.

M. René Gasnier.

Un autre amateur de longues distances. Il prendra part aussi à la Coupe Gordon-Bennett.

Les ballons seront gonflés dans un jardin de la ville : le parc de la Forêt, et le gaz fourni gratuitement par un gazomètre jaugeant 4.000.000 de pieds cubes, soit 91.000 mètres cubes. En Amérique, tout est colossal, même les gazomètres.

Les ballons prenant part à la Coupe doivent être exonérés du droit de douane de 45 p. 100 *ad valorem* et entreront en franchise aux Etats-Unis, sous condition de ne servir à aucun autre usage ultérieur et d'être déclarés dans les ports de débarquement. Les propriétaires ou leurs représentants auront obtenu au préalable, du consul américain de la ville d'embarquement, un connaissement consulaire accompagné d'une déclaration certifiant que les ballons sont envoyés aux Etats-Unis uniquement en vue de la Coupe.

Des prix annexes sont ajoutés à la Coupe et à la prime de 25.000 francs de M. James Gordon-Bennett : 5.000 francs, offerts par un habitant de Saint-Louis ; 3.750 francs, par les chemins de fer desservant Saint-Louis ; 2.500 francs, par M. Daniel C. Nugent ; 1.250 francs, par la Westliche-Post de Saint-Louis. En outre, les diverses colonies étrangères se proposent d'instituer des prix en faveur de leurs champions. L'Aéro-Club d'Amérique offrira probablement 2.500 francs pour la plus grande durée.

Comme épreuve d'entraînement, les pilotes américains pourront disputer la Coupe Lahm d'une valeur de 1.200 dollars. Cette Coupe sera disputée pour la première fois à l'Exposition de Jamestown.

L'équipe espagnole comprend les champions de l'an dernier : MM. E. G. de Salamanca, le capitaine Kindelan et le lieutenant Herrera. L'équipe anglaise : le professeur Huntington, l'Hon. C.-S. Rolls et MM. Griffith Brewer ou Moore-Brabazon. L'Allemagne, la Belgique, l'Amérique naturellement et, peut-être, l'Italie seront également représentées.

Nos deux champions seront suivis de vœux de l'Aéro-Club de France. Qu'ils soient assurés, dès aujourd'hui, de ceux de la *Vie au Grand Air*.

FRANÇOIS PEYREY.

Le départ de Saint-Cloud de Lady Harbord.

Pilotée par MM. René Gasnier et Ernest Zens, pilotes de l'Aéro-Club de France, lady Harbord, partant de Saint-Cloud, a atterri à Commercy. Cette intrépide aéronaute a effectué deux fois dans la même semaine la traversée de la Manche.

Le Nouvel Hydroplane du Comte de Lambert

On verra à Monaco un curieux glisseur mû par une hélice aérienne qui a pour effet de diminuer encore le tirant d'eau du bateau

Le comte de Lambert, qui a eu le premier le mérite de faire glisser les bateaux à la surface de l'eau, et à qui, sans beaucoup de succès, d'ailleurs, on essaye de ravir le bénéfice de l'invention par une concurrence acharnée, vient de réaliser un nouveau progrès.

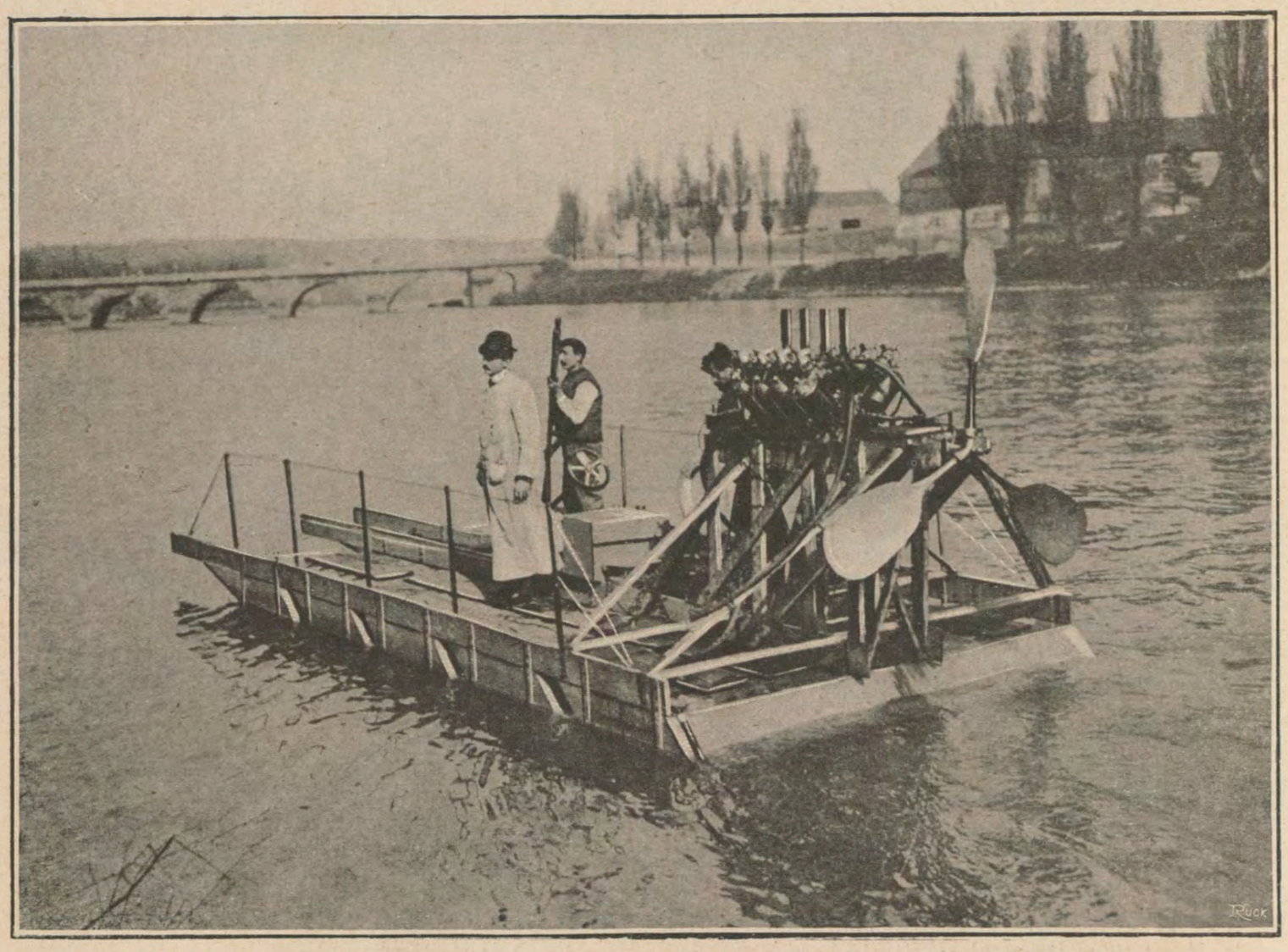
Désirant faire servir ses glisseurs aux colonies et dans les pays où les cours d'eau sont peu profonds, il était depuis longtemps préoccupé de l'hélice et de sa chaise, qui sont en marche, les seuls organes dans l'eau et qui, outre l'encombrement, créent des résistances passives considérables.

Au lieu de laisser l'hélice en bas, dans l'eau, il l'a fait agir en haut dans l'air, et nous assistons à ce spectacle inédit d'un bateau qui n'est presque plus dans l'eau, mû par une hélice aérienne.

L'hélice est à l'arrière, elle a 2 mètres de diamètre et 1 m. 50 de pas, elle tourne à 1.000 tours et se trouve en prise directe sur le moteur de 70 chevaux Antoinette. Naturellement, le moteur est surélevé sur un bâti spécial, et cela n'est pas le moins curieux de l'affaire.

Quelle vitesse va-t-il en résulter ? se demandera le public, qui se méfie de l'hélice aérienne. — On le saura officiellement bientôt, parce que le bateau est parti pour Monaco, par le train des canots ; mais sur la Seine, il a fait 40 kilomètres à l'heure, presque autant que lorsque on hélice était aquatique. Voilà qui va encore donner raison aux partisans des aéroplanes qui comptent sur l'hélice aérienne propulsive pour terminer la conquête de l'air.

Dans tous les cas, cela va être un spectacle peu banal, de voir évoluer en Méditerranée un pareil esquif, qui fera sursauter d'effroi l'âme des marins attachés à l'antique conception des coques.



Le nouveau glisseur du comte de Lambert.

Ce nouvel hydroplane est à hélice aérienne, il pourra marcher dans 15 centimètres d'eau.

Il est vrai que cet hydroplane, conçu pour les rivières, n'espère pas faire une révolution sur mer et ne songe nullement à dompter les vagues en furie — seulement, Monaco étant la première réunion de l'année qui vient en ce qui concerne l'autonautique, le comte de Lambert a bien fait de ne pas se refuser à montrer son curieux nouveau-né.

Capitaine Ferber.

NOTES DES ÉDITEURS

On sait que, sous les auspices du *Matin*, se prépare un gigantesque raid automobile, de Pékin à Paris, c'est-à-dire la moitié du Tour de la Terre, à travers la Chine, la Sibérie, la Russie et l'Allemagne. Les concurrents de cette formidable randonnée vont bientôt quitter la France.

A cette occasion, nous avons prié M. Lucien Tignol, l'explorateur distingué qui vient précisément de passer un an en Chine, de faire pour les abonnés de la *Vie au Grand Air* une conférence sur les routes de l'Empire du Milieu et sur les difficultés que les concurrents vont être appelés à rencontrer.

Cette conférence, accompagnée de très intéressantes projections, sera donnée dans notre salle de théâtre, dans le courant du mois. Elle sera suivie d'une soirée sportive, au programme de laquelle figureront des assauts de boxe et d'escrime qui mettront aux prises les meilleurs amateurs.

Ceux de nos abonnés qui en feront la demande recevront à domicile une carte d'entrée valable pour deux personnes. Ils pourront, s'ils le préfèrent, la faire retirer dans nos bureaux sur présentation de leur reçu d'abonnement.

C'est mardi prochain que sera donnée la seconde matinée artistique offerte à nos abonnés et qui sera suivie de cinq matinées, les mardis 23 avril, 7 mai, 21 mai, 4 juin et 8 juin, et de trois soirées, les mercredis 24 avril, 22 mai et 19 juin.

Nous avons expliqué dans nos précédents numéros comment nos abonnés devaient procéder pour retirer le coupon de deux places auquel ils ont droit pour une de ces fêtes. Nous les prions de vouloir bien s'y reporter.

Nous ne saurions d'ailleurs trop recommander à nos abonnés anciens ou nouveaux de se hâter et de réclamer leurs deux places. Il ne nous reste plus pour la première matinée qu'un tout petit nombre de fauteuils. Les feuilles des autres matinées commencent également à se remplir, et il est à présumer que d'ici peu de temps, il ne nous restera plus de places à distribuer pour cette première série de fêtes.

Quelques-uns de nos amis se sont émus de ne pas avoir reçu de cartes d'invitation pour notre fête d'inauguration. Nous leur présentons toutes nos excuses, mais nous savons pertinemment que de nombreuses cartes ont été égarées par le service de la poste et ne sont jamais parvenues à destination.

Tous les jeudis, dimanches et jours de fêtes, de 2 heures à 6 heures, dans la Salle de théâtre *Femina*, ont lieu des séances de cinématographe, conçues dans une forme tout à fait originale, qui amuseront vivement les enfants et où les parents trouveront également une véritable distraction.

Le prix des places pour les matinées cinématographiques du jeudi et du dimanche est fixé à 2 francs et 1 franc.

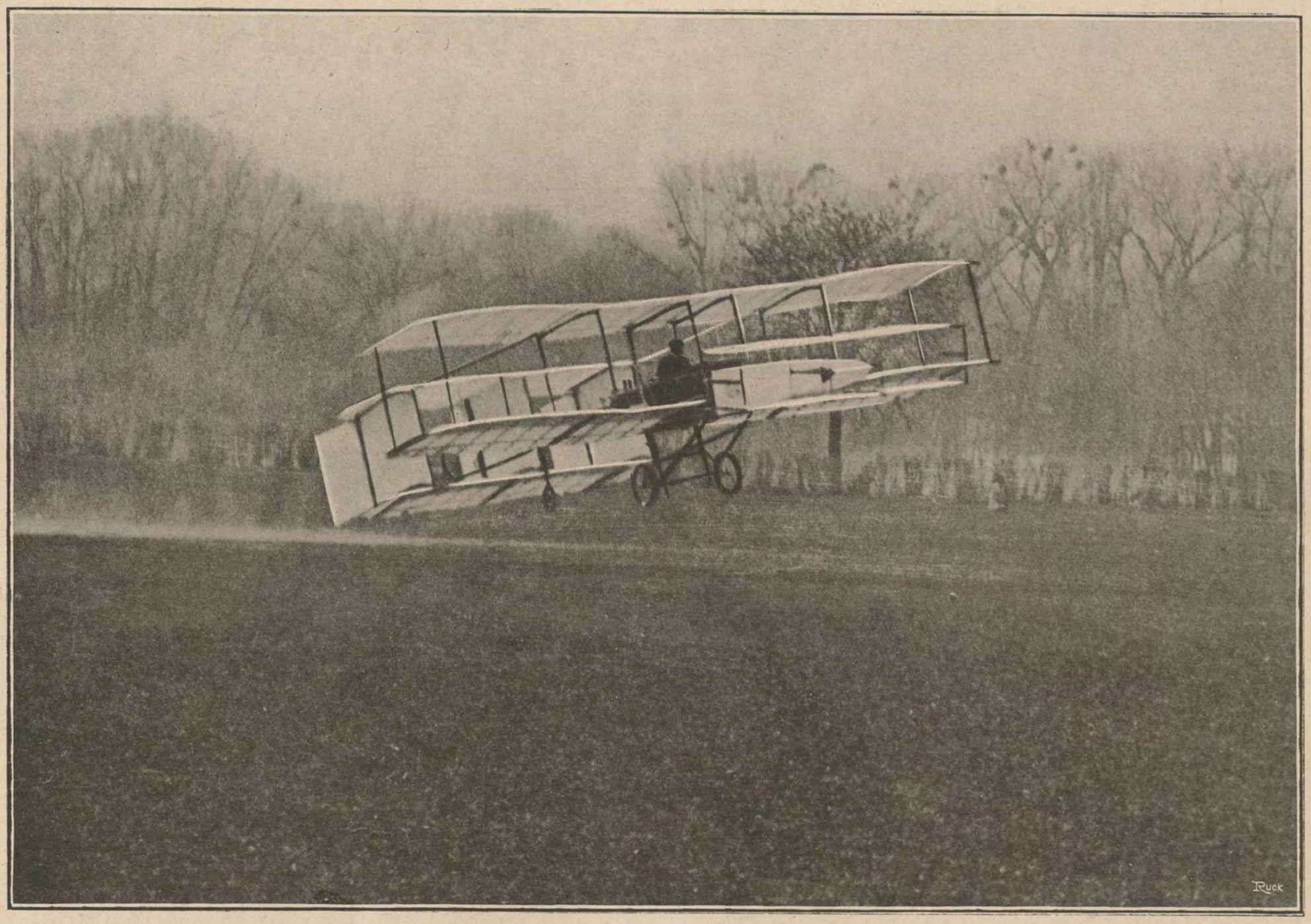
On nous demande de divers côtés si notre salle de théâtre et notre galerie de fêtes peuvent se louer, soit pour des matinées, soit pour des soirées particulières. Ainsi que nous l'avons dit, l'une et l'autre sont à la disposition du public, et M. P. Achard, spécialement chargé de ces locations, se tient à la disposition de toute personne qui voudrait avoir à ce sujet des renseignements. Nous envoyons également à quiconque nous le demande une brochure explicative.

Nous publions aujourd'hui en hors texte une curieuse photographie rétrospective : le départ de la première course Bordeaux-Paris, en 1891.

Pierre Lafitte et Cie.

L'AÉROPLANE DELAGRANGE A VOLÉ

Encore une machine volante qui prend son vol ø L'aéroplane Delagrange a franchi 60 mètres à 4 mètres de hauteur ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø ø



Le vol de l'aéroplane Delagrange.

Le 30 mars, l'appareil de M. Delagrange a pris son vol. Conduit par M. Charles Voisin, sur la pelouse de Bagatelle, il s'est élevé et a franchi, entre 2 et 4 mètres de haut, une distance de 60 mètres en 6 secondes. La stabilité de l'aéroplane a été fort admirée.

L'AÉROPLANE du sculpteur Léon Delagrange, construit et expérimenté par les frères Gabriel et Charles Voisin, a bien mérité de l'Aéronautique et rempli de joie et d'espérance les adeptes nombreux, hardis et tenaces, du vol artificiel. Le 30 mars, à midi et demi, la machine volante automotrice quittait le sol et franchissait, à 4 mètres d'altitude, durant six secondes, 60 mètres en plein vol.

Je suis encore, en écrivant ce compte rendu, sous l'impression d'enthousiasme qui souleva les spectateurs de cette nouvelle preuve de la possibilité d'une locomotion nouvelle, aérienne, à bord d'appareils plus lourds que l'air, ne demandant leur sustentation qu'à de seuls moyens mécaniques. D'ailleurs, la plus admirable preuve en était fournie dès le 12 novembre 1906, dès le jour où Santos-Dumont parcourait 220 mètres, gagnant ainsi les primes de l'Aéro-Club de France et s'imposant comme premier tenant de la Coupe d'aviation E. Archdeacon.

Depuis, M. Vuia, qui disposera prochainement d'une force moins capricieuse que les 25 HP à acide carbonique liquéfié de son aéroplane actuel, avait accompli quelques bonds. L'aéroplane Delagrange couvrait lui-même, à Bagatelle, le 16 mars, une dizaine de mètres à 75 centimètres de hauteur, mais, malgré ce premier et heureux résultat, il était difficile de croire à un envol aussi prochain, aussi remarquable, aussi probant.

Le chevalier Printemps avait tenu à chanter la victoire. Il fluait, au champ d'entraînement de Bagatelle, délicieuse orée du Bois, une matinée vaporeuse et dorée comme au temps du blond juin, et sur l'immense pelouse, après quelques essais au cours desquels réussit un premier essor d'une dizaine de mètres, s'envola, silencieux, eurythmique et souple, l'oiseau artificiel.

Lors du premier essor, l'aéroplane, sans doute par suite du couple de torsion de l'hélice, avait donné légèrement de la bande à tribord, mais, durant le vol définitif, après que l'on eut remédié au défaut d'équilibre en alourdissant un peu l'aile droite, l'oiseau de soie blanche, debout à une faible brise, fila absolument rectiligne, sans la moindre embardée, en stabilité parfaite, pour atterrir ensuite, avec une légèreté surprenante, sur ses roues caoutchoutées. Ce vol de 60 mètres avait duré, ainsi que je l'ai dit plus haut, six secondes simplement, mais les secondes paraissent singulièrement longues lorsque l'on a la bonne fortune de considérer sous ses yeux la réalisation d'un rêve, d'un rêve héréditaire que, depuis la genèse du monde, tant d'hommes ont caressé sans le même entrevoir !

Puis, ce furent les bravos de la foule. Vous vous doutez bien un peu de l'affluence terriblement indiscrète, déterminée par ces passionnantes expériences. A la vérité, les transports que témoigna cette foule sont de nature à faire oublier bien des petites choses, et tel doit être l'avis de M. Léon Delagrange. Quant aux frères Voisin, ils se jetèrent très émus dans les bras l'un de l'autre, et affirmèrent spontanément la gloire de Santos-Dumont qui applaudissait de tout son cœur à ce succès.

Passons maintenant à l'anatomie aussi complète et aussi claire que possible de l'aéroplane Léon Delagrange :

Deux surfaces sustentatrices principales, entoilées, superposées, de 10 mètres d'envergure sur 1 m. 80 de longueur antéro-postérieure. Un fuselage de section quadrangulaire, tendu de toile, porte à son avant un gouvernail de profondeur à deux plans, et, à l'arrière, la légère banquette de l'aviateur ayant derrière lui le moteur de 50 HP., commandant directement une hélice à deux branches, à bras d'acier et pales d'aluminium, de 2 m. 30 de diamètre. A l'arrière, reliée aux plans principaux par quatre légers longerons de bois entretoisés et haubanés, se trouve une queue cellulaire à deux plans horizontaux et trois cloisons verticales, prolongée par un gouvernail vertical. Le tout est porté sur trois roues, Surface portante totale : 60 mètres carrés ; poids : 290 kilogrammes.

La flottille de machines volantes, qui comptait déjà les appareils expérimentés de MM. Santos-Dumont, Delagrange, Vuia et Blériot, va s'augmenter de nombreuses unités. Entreront bientôt en ligne : MM. Henry de La Vaulx, E. Archdeacon, E. et P. Zens, Henry Kapferer, Ferber-Levavasseur, Vinet, Fauber, Melvin-Vaneman, Barlatier-Blanc, E. Seux, Solirène, Léger, Cornu, Robert, Colomb et *tutti quanti*. Nous ne citons pas aujourd'hui les aviateurs de l'étranger. Les nôtres se disputeront cette année le Prix Deutsch-Archdeacon, destiné au premier aviateur ayant accompli un circuit fermé de 1 kilomètre sans toucher le sol, après virage autour d'un poteau placé à 500 mètres du point de départ.

La lutte sera belle, héroïque... Elle débute déjà.

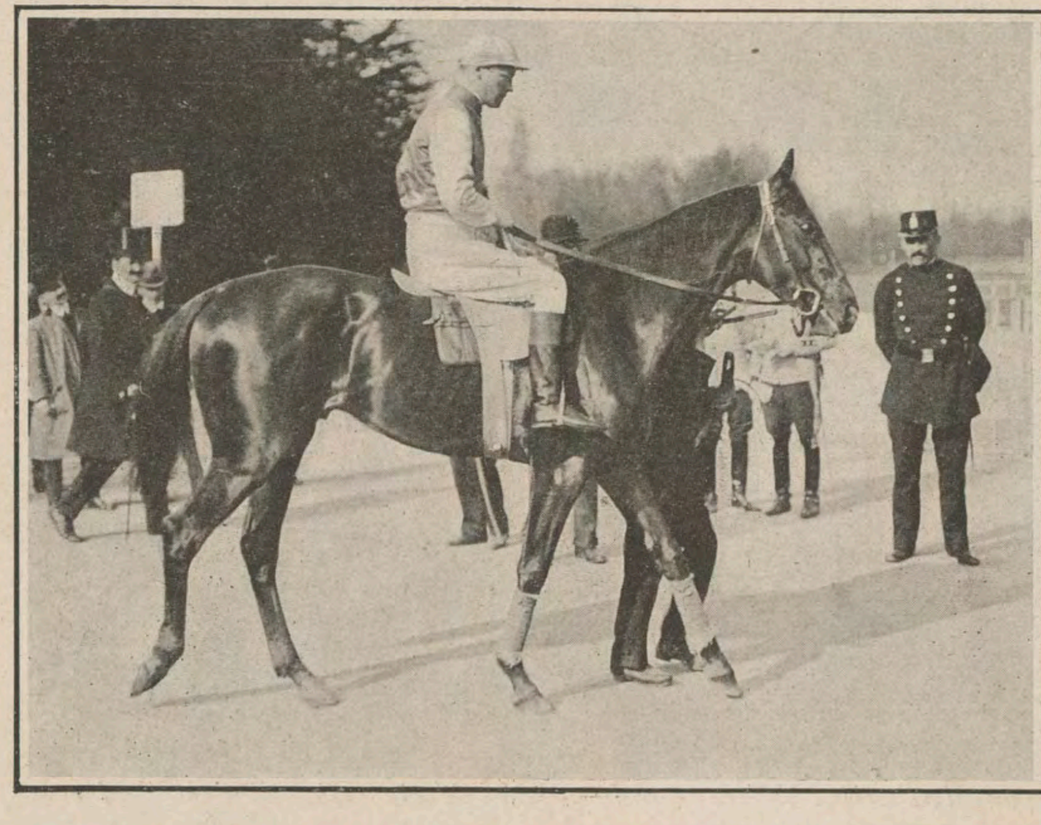
FRANÇOIS PEYREY.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Quelus Ganymède Eliane Sylvaire Laverriere Palafox Neuil Loute Hortensia

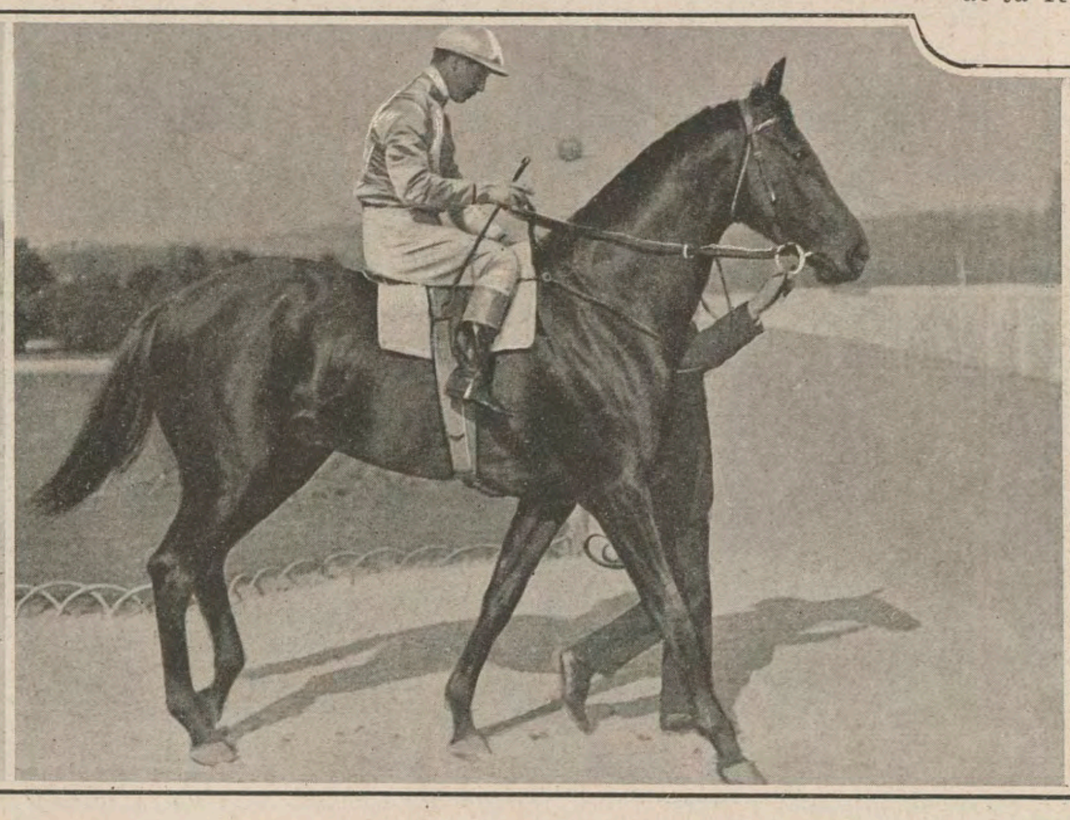
Le Prix Le Gourzy. Haies, 20.000 francs, 4.000 m. — Le saut d'une haie. — Auteuil, 31 mars.

Pour la première fois, cette épreuve ne s'est pas disputée en handicap. Neuil, décidément très bon sur les haies, a gagné en très bon cheval. Après une course brillante, il est revenu sur le plat à la hauteur de Quélus, qu'il a battu facilement de dix longueurs.



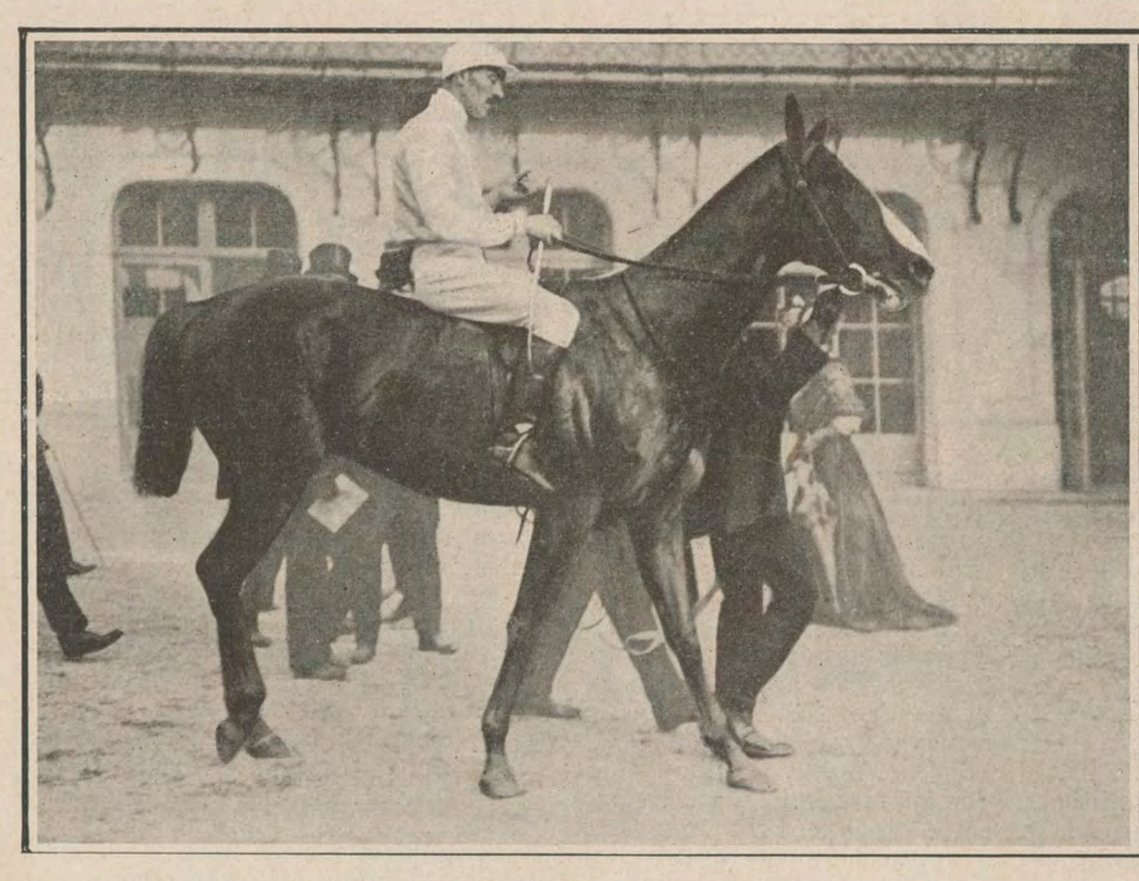
Neuil.

Ch. al. 5 ans, 65 kil., par Lutin et N. de Kalmia, à M. A. Veil Picard (Parfrement), gagnant du Prix Le Gourzy.



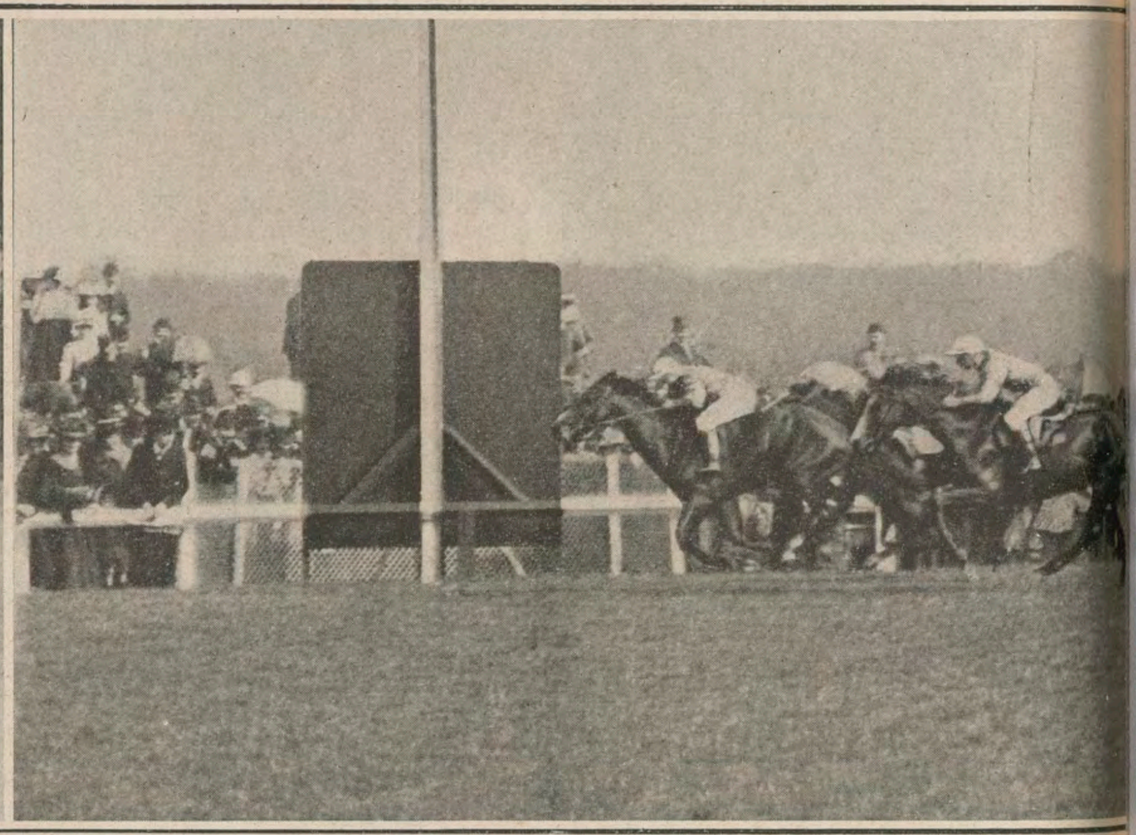
King-James.

Ch. b. 4 ans, 50 kil. 1/2, par Perth et Queen Helen, à M. X. Balli (J. Reiff), gagnant du Prix Perplexe.



M. F. Charron sur Ixia.

M. F. Charron ne se contente pas des courses de gentlemen. Il se mesure avec les professionnels, qu'il bat souvent; deux fois de suite avec Ixia, l'autre jour, à Saint-Cloud, et dimanche dans le Prix de Barbeville, à Longchamp.



Saint-Elme Kalpak

La Bourse, 10.000 francs, 2.200 m

Glouglou II, le meilleur du lot, encore bien gros n'a pas défendu les chances Mais Saint-Elme, à M. F. Charron (J. Stern), est ven

Après le Prix du Pr

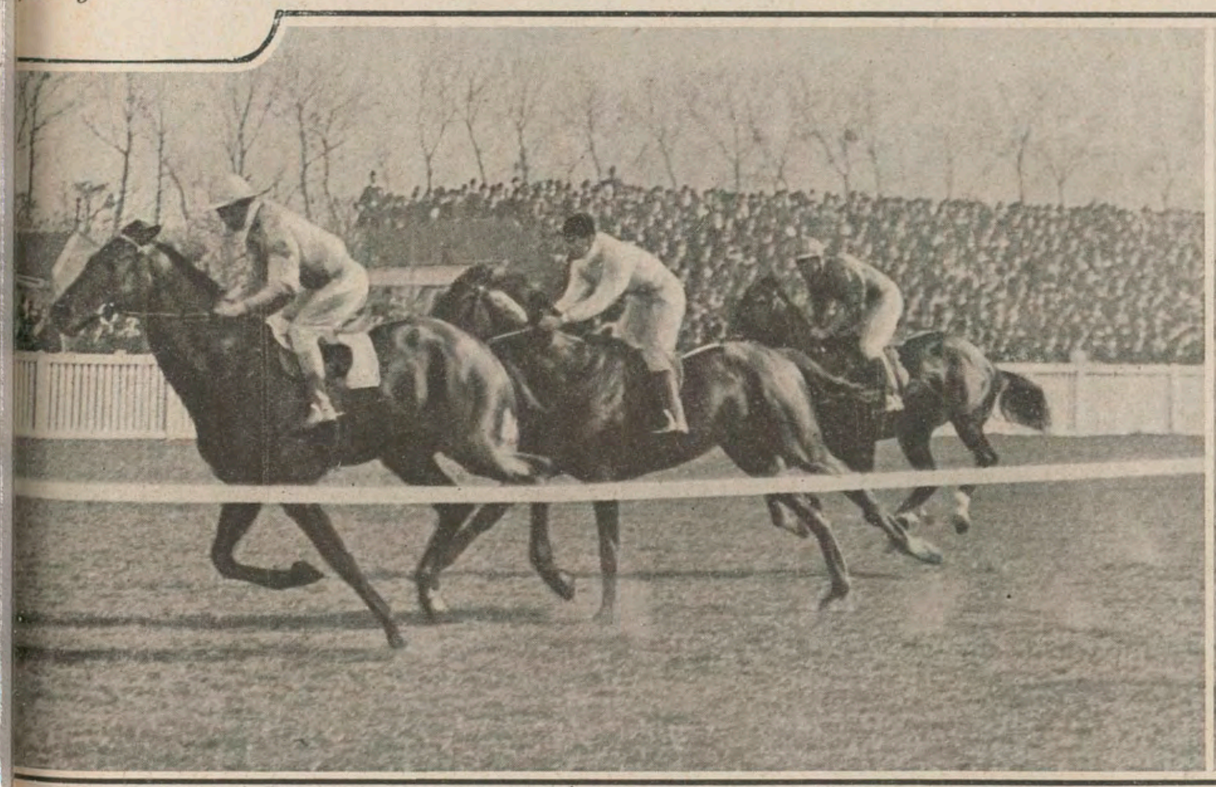
M. Siméon, gagnan de la République, e

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

Le Prix du Président de la République. Steeple-handicap, 4.200 m. L'arrivée. — Auteuil, 31 mars.

Ce fut une fort belle course, et la gagnante Granule est une excellente pouliche, peut-être la meilleure de sa génération. Elle n'a éprouvé de résistance que de Matsouyé, qui n'a pu l'empêcher de gagner de trois longueurs.

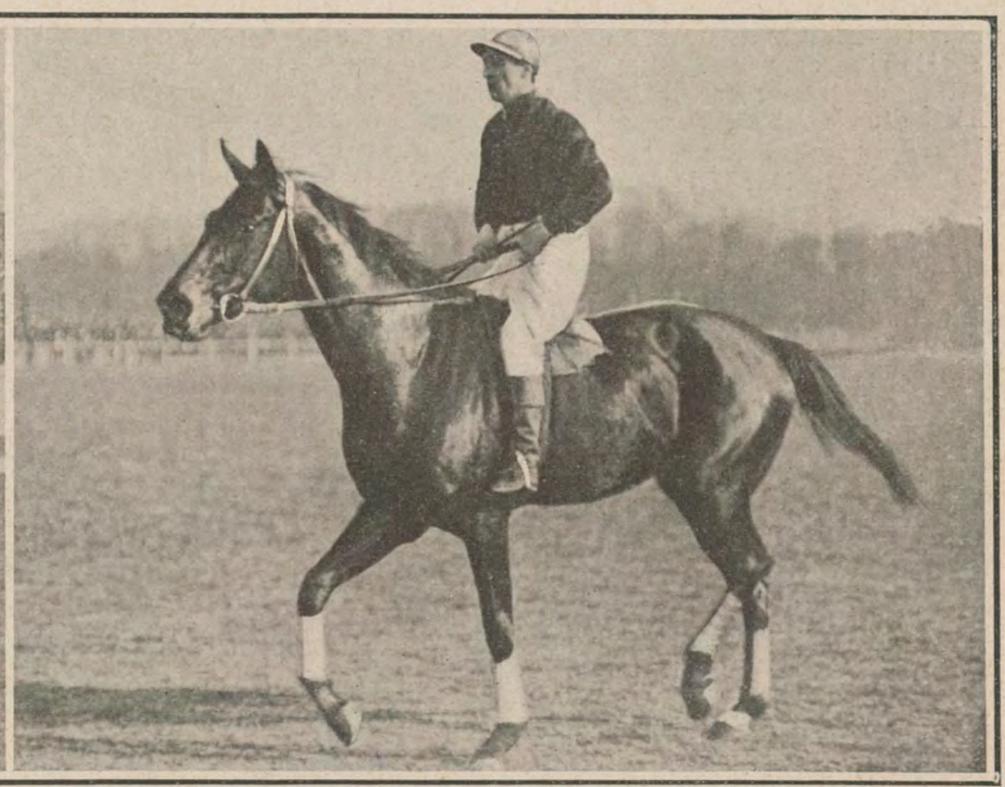
t de la République.
Prix du Président
jockeys E. et P.



King James Pernod Ob

rix Perplexe, 10.000 francs, 1.400 mètres. Arrivée. Maisons-Laffitte, 28 mars.

sait pour devoir renouveler les exploits de Prestige, a succombé derrière son aîné King La distance trop courte n'est pas une excuse suffisante pour le crack de 3 ans.



Granule.

J. bb., 4 ans, 67 kil., par Lauzun et Coslédac, à M. Siméon (P. Pantall), gagnante du Prix du Président de la République.

Tyrol First Sporting Glouglou II

arrivée. Longchamp 1er avril.

'écurie Vagliano, que son compagnon Kalpack a failli faire triompher. battre facilement sur le poteau, de 3/4 de longueur.

Nonante.

Ch. b. br., 77 kil., par Nonesuch et Nellie, à M. Margraff, lieutenant au 31e dragons (le propriétaire), gagnante du Prix de Tananarive, steeple-chase militaire, 4.000 mètres, Auteuil, 31 mars.

PARIS-ROUBAIX

Nos lecteurs s'étonneront de ne pas trouver à cette place, ainsi qu'ils en ont coutume, la série des photographies prises sur le parcours de la course. Nous nous en excusons. Un accident survenu dans notre laboratoire nous a empêché d'utiliser les très intéressants clichés que nous avions rapportés de Roubaix. Nous avons pris nos dispositions pour qu'un pareil mécompte ne se reproduise pas à l'avenir.

La première course sur route de la saison a remporté son annuel succès ✍ Passerieu a triomphé, battant tous les stayers de valeur, et un nouveau venu, le Belge Vanhouwaert, a fait l'admiration de tous, en finissant second ✍ ✍

Le douzième Paris-Roubaix restera pour moi un souvenir de poussière intense ! On s'imagine que c'est un plaisir délicat de suivre de Chatou au vélodrome du Parc Barbieux à Roubaix la meute des coureurs qui se disputent les premières places aux contrôles. Demandez plutôt à Jacques Faure, l'aéronaute qui a traversé je ne sais combien de fois la Manche ; à Champoiseau, un ex-roi de la motocyclette que l'automobile a conquis et qui avait la mission délicate de mener la 30 HP que Charron, l'excellent constructeur et le plus excellent sportsman avait mise à la disposition de la *Vie au Grand Air ;* ils vous diront l'un et l'autre que courir le Tour de France ou battre des records de distance à 2.000 mètres d'altitude ne sont que jeux d'enfants auprès de la difficulté que comporte le trajet, — en n'écrasant personne — du Pecq aux pavés du Nord.

La fameuse main criminelle a semé — le geste auguste du semeur, — des clous sur la route. Le premier qui crève, c'est Cadolle, le second, c'est n'importe qui, le troisième c'est tout le monde, seuls deux ou trois passent au travers, si j'ose dire. Il fallait Arras pour remettre les choses au point. Et comment ! Il y avait en tête cinq coureurs. Ringeval, — je crois, — s'effondre. Trousselier a la prétention de passer par dessus : seconde pelle, suivie d'une troisième, d'une quatrième : un chateau de cartes. Passerieu et le Belge Vanhouwaert ont la chance d'échapper à toutes ces misères. Trousselier a beau se relever, repartir, crever, recrever et rattraper le terrible Belge inconnu, sorti d'une boîte et qui refuse les soigneurs, rien n'y fait. Passerieu pousse comme un sourd sur les pavés, le Belge le poursuit. Trousselier poursuit le Belge. Au moment où le terrible Belge, — plus terrible que jamais, attend Passerieu, une automobile — d'où sort-elle, mon Dieu ? — s'intercalle et c'est le champion des Peugeot qui entre le premier au vélodrome, le Belge suit... une belle lutte, messieurs ! Vanhouwaert rattrape et il est à peine battu d'une minute, — une misère. Trousselier entre dans le vélodrome ivre de rage, trop tard, troisième ! Et Petit Breton ? et Cadolle ? et Cornet ? Petit Breton a crevé cinq fois, — la fête des cinq clous, — entre Doullens et Arras, et il a abandonné, — Cadolle, — même misère, semence mystérieuse qui pénétra dans les pneus, — il est resté en route ; Cornet a crevé on ne sait combien de fois après un retour miraculeux après Beauvais, — il est huitième, et les autres au petit bonheur au hasard de la chance, se sont classés quatrième ou cinquième, mais peut être auraient-ils tort d'en tirer quelque vanité. R. Dieudonné.

Passerieu, sur bicyclette *Peugeot* vainqueur de Paris-Roubaix 1907.

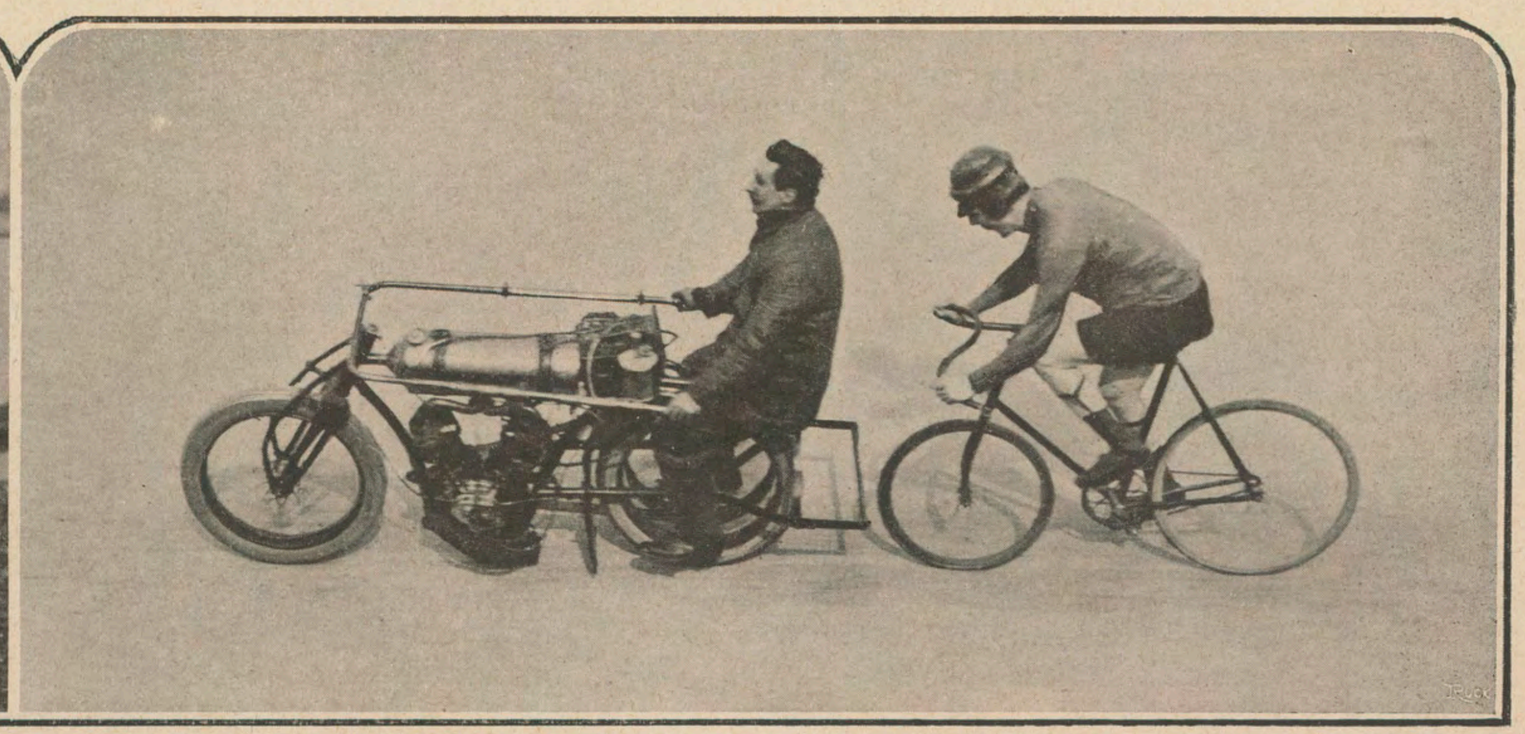
Le jeune stayer a conquis ses galons de grand stayer en remportant avec beaucoup de brio l'épreuve classique de Paris-Roubaix. Il a fait les 270 kilomètres du parcours en 8 h. 45 m., battant d'une minute le Belge Vanhouwaert, la révélation de la course.

LA RÉOUVERTURE DU PARC DES PRINCES

Poulain 1er Dupré 2 Ellegaard 3e

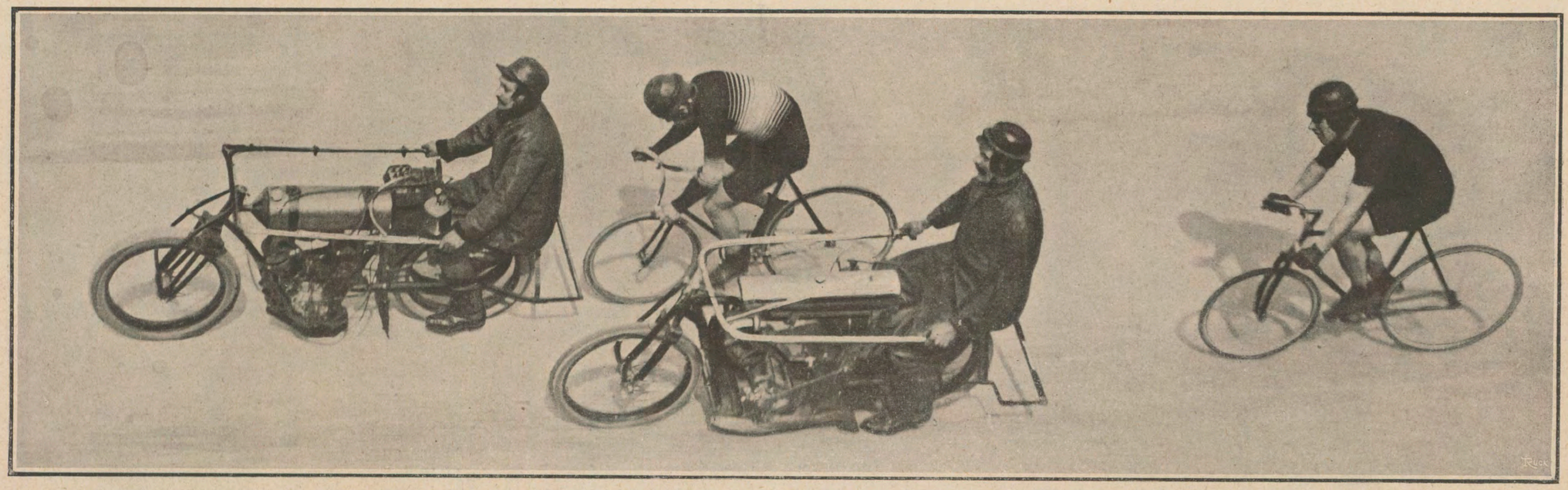
Le départ de la finale du Grand Prix de Pâques.

Poulain a triomphé dans le Grand Prix de Pâques, devant Dupré et Ellegaard. La place de ce dernier montre suffisamment qu'il n'est pas encore en forme. Friol avait été battu par Dupré dans une demi-finale.



Simar, vainqueur de la course de 30 kilomètres.

Six partants pour une épreuve derrière grosses motos, c'est beaucoup. Simar s'en sortit brillamment, gagnant par un tour sur le second, Tommy-Hall et couvrant les 30 kilomètres en 25 m. 50 s. 3/5. Bardonneau finissait 3e et Rugère 4e.



Le Vélodrome du Parc des Princes a fait une brillante réouverture avec le Grand Prix de Pâques disputé en deux journées, dimanche et lundi, et qui revint à Poulain.
Un très joli programme accompagnait cette principale épreuve.

Pendant la course de l'heure, Contenet passe Nat Butler que son entraîneur vient de décoller.

La course de l'heure était un duel entre deux Français Darragon et Contenet et deux Américains Minus Bedell et Nat Butler. Les quatre concurrents se sont placés dans cet ordre, Darragon dominant nettement le lot et couvrant dans les 60 minutes 74 kilomètres 800.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La 60 HP., 6 cylindres, de S.-F. Edge, qui vient de gagner à Bexhill les Flexibility Trials, et qui va tenter le record de l'heure à Brooklands.

UNE ROUTE QUI S'IMPOSE

Avec le soleil estival qui a réjoui les fêtes de Pâques, c'est par milliers que les automobiles se sont essaimées, dimanche et lundi, hors de Paris.

Mais quel que fût le but de leur voyage, tous les chauffeurs ont certainement pesté après les horribles routes qu'ils étaient obligés d'emprunter dans un rayon d'au moins 20 kilomètres avant de gagner la campagne. Si on trace une circonférence autour du département de la Seine, on constatera que sur les 4/5 de sa longueur, elle n'est pas traversée par une seule route praticable aux automobiles ou aux cycles. Le secteur qui va de la porte de Champerret à la porte de Vincennes ne donne accès qu'à des routes rares, pavées et sans intérêt. Il en est de même de celui qui s'étend de la porte Daumesnil à la porte de Boulogne. En somme, on sort de Paris vers l'Est par Joinville, vers le Sud-Est par Charenton, vers l'Ouest par Versailles, Saint-Germain, Maisons-Laffitte et Enghien. En tout six directions, c'est peu. Et comme les deux directions de Saint-Germain et Maisons sont celles qui emmènent vers la mer les Parisiens assoiffés d'oxygène, on peut dire que 50 0/0 au moins, des voitures qui sortent de Paris passent par une de ces villes. Or, vous connaissez tous les déplorables voies qui y conduisent; tortueuses, étroites, rocailleuses, encombrées, dangereuses. On y perd un temps précieux à réduire sa vitesse, à ronger ses freins... et à les serrer.

Tandis qu'il semble si naturel de prolonger cette large voie qui, partant de la Concorde, passe sous l'Arc de Triomphe, traverse Neuilly et la Seine pour s'arrêter en cul de sac au rond-point de la Défense. Continuée en ligne droite elle aboutirait en pleine forêt de Saint-Germain, entre Saint-Germain et Maisons. Et, comme ce serait la première route construite depuis que l'automobile a révolutionné la locomotion, on pourrait la faire assez large, la diviser en assez de sections pour que tous les moyens de transports y aient leur ligne réservée et puissent suivre leur vitesse propre sans se gêner mutuellement.

F.-A. Wheel.

Le grand-duc de Leuchtenberg et M. Jellinek Mercédès, assistant à Nice aux épreuves du kilomètre Bull's Eye.

CYCLISME

A propos de Paris-Roubaix : Lepoutre, le crack de la région et sa sportive famille à la porte de leur estaminet.

QUELQUES COMPARAISONS

Je parlais dans notre dernier numéro des tentatives qui allaient être faites par différents stayers pour atteindre les 100 kilomètres dans l'heure. Sait-on que, dans une course où figureraient tous les moyens de locomotion, le recordman de l'heure prendrait alors la troisième place?

L'automobile, naturellement, viendrait en tête avec 113 kilomètres (Wagner au Circuit des Ardennes). La bicyclette ne serait battue que de peu par la motocyclette (102 kilomètres avec Giuppone), mais elle battrait le rapide du Nord, qui ne fait que 97 kilomètres en 60 minutes.

La piste de Munich, mesurant 666 mètres, les 100 kilomètres représentent 150 tours, soit deux tours et demi par minutes, et un tour en 24 secondes.

Le meilleur temps pour le kilomètre sur cette piste étant de 37 s. 3 5, le recordman devra donc battre ce temps de 1 s. 3/5 et cela cent fois de suite.

Cela demande, il est vrai, une assez grande souplesse de jambes, puisque Nat Butler, avec sa multiplication de 9 m. 80, aurait à faire 10.204 tours de roue, soit 20.408 coups de pédales, tandis que Tommy Hall, qui ne multiplie que que 9 m. 30, serait obligé d'en donner 21.482, pendant que le moteur, qui tourne à 2.200 tours, se paierait une promenade de 13.200 tours... sans compter les tours pour rien.

Marcel Viollette.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 24 au 30 mars.

CYCLISME

Dimanche 24 mars.

Velodrome-Buffalo.— *Prix d'Ouverture* : 1. Rutt, 2. Dupré, 3. Hourlier.

Match Friol-Poulain : 1. Poulain, 2 Friol.

Match Darragon-Walthour : 1. Darragon, 2 Walthour.

HIPPISME

Dimanche 24 mars.

Auteuil. — *Prix Murat* (steeple, 4.500 mètres) : 1. Journaliste, à M. Altmann (A. Carter) ; 2. Granule, 3. Chloral (11 partants).

Prix Marignan (haies, 3.100 mètres) : 1. Vieux Jeu, à M. J. Stern (A. Carter) ; 2. Sea Wolf, 3. Mirabeau. (9 partants).

Mardi 26 mars.

Enghien . — *Prix Shéridan* (haies, 2.800 mètres) : 1. Anizy, à M. Veil Picard (Parfrement) ; 2. Gall. 3. Ruy Blas. (10 partants.)

Jeudi 28 mars.

Maisons-Laffitte. — *Prix Perplexe* (1.400 mètres) : 1. King James, à M. X. Balli (Reiff) ; 2. Pernod, 3. Ob. (6 partants.)

Prix des Haras nationaux (3.200 mètres) : 1. Montjoie, à MM. Caillault (J Reiff) ; 2. La Belle II, 3. Checkh. (5 partants.)

ATHLÉTISME

Bordeaux — *Finale du Championnat de Rugby*. Le Stade Bordelais bat le Stade Français, par 14 points à 3.

NOTRE HORS-TEXTE

Le départ du premier Bordeaux-Paris.

C'est en mai 1891 que fut disputée pour la première fois la course Bordeaux-Paris, organisée par le Vélo-Club bordelais et le *Véloce-Sport*. C'était la première course sur route disputée en France. Elle réunit 38 engagés. Le coureur anglais Mills termina premier en 26 h. 34 m. 57 s. suivi par ses trois compatriotes, Holbein, Edge et Bates. Le premier Français, Jiel-Laval, finit cinquième. Les concurrents étaient entraînés uniquement par des bicyclettes, et encore d'une façon irrégulière. Aussi, quoique le temps de Mills ait été battu depuis, chaque année, il n'en faut pas moins regarder le vainqueur de 1891 comme un homme de tout premier ordre.

ATHLÉTISME

Arrivée de Tovar, vainqueur du Marathon de Madrid. Ce jeune coureur a laissé ses adversaires loin derrière lui.

LES DEUX MÉTHODES

Décidément le football anglais ne s'acclimate pas vite en Amérique. On sait à la suite de quels incidents sa mise en pratique avait été tentée dans certaines Universités. Il ne semble pas qu'elle doive donner satisfaction au président Roosevelt et à quelques autres bons esprits, qui avaient mené contre l'effroyable football américain une si vive campagne.

Le rugby et l'association de nos voisins d'outre-Manche n'ont pas plu à ceux d'outre-Atlantique. Ils ne comportent pas assez de brutalité.

Les capitaines des équipes de football américain défendent leur jeu, déclarant qu'on a exagéré ses propriétés meurtrières. Ils reconnaissent que son entraînement est trop difficile, que sa saison est trop courte, qu'il est plus fermé que le jeu anglais, et, partant moins agréable à suivre pour certains spectateurs. Mais tous s'accordent à lui attribuer une vertu particulière dans l'art de former les corps et les caractères. Le jeu anglais est un exercice de petites filles, disent-ils. Seul, le nôtre permet un développement complet des muscles et une culture intensive des facultés d'énergie, de hardiesse et de confiance en soi.

C'est peut-être bien possible. Mais s'il faut déjà posséder, pour y jouer, toutes les qualités qu'il a pour résultat de développer, ce n'est pas un fameux procédé d'éducation.

Fernand Bidault.

HIPPISME

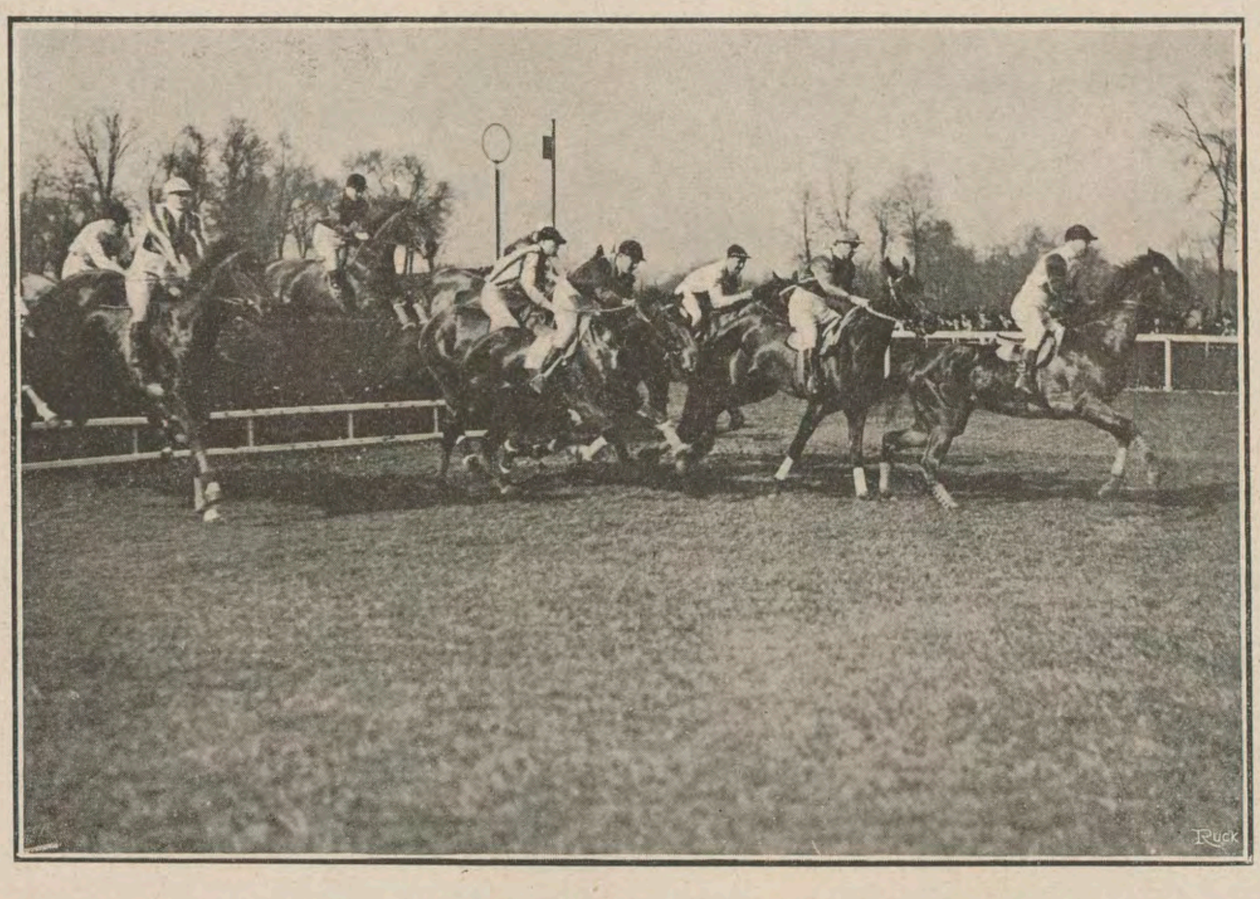
Cortago, à Sir Roland, gagnant du prix Parioli de 50.000 francs, couru pour la première fois, cette année, à Rome.

UN BON MÉTIER

La lutte pour la vie devient plus rude de jour en jour. Les carrières sont encombrées ; et cependant les rangs des concurrents s'augmentent sans cesse. On organise des concours, ou des apparences de concours, à la base desquels on établit des restrictions et on exige des diplômes. Pour ne pas avoir de place, on doit être au moins bachelier.

A l'heure actuelle, il n'existe, qu'un bon emploi à ma connaissance, puisque, pour le remplir il n'est même pas besoin de savoir lire. Voici, en quelque mots, les attributions de la charge : il s'agit d'aligner, devant deux bouts de rubans, des chevaux que leurs entraîneurs ont dressés à cet effet dès leur plus jeune âge ; lorsqu'ils sont approximativement alignés, on appuie sur un bouton, les rubans se lèvent et les chevaux doivent partir tous ensemble. Je dis bien « doivent » ; car il se peut qu'il y en ait qui partent après les autres ou même qui ne partent pas du tout. Cela n'a pas grande importance ; car le personnage dont nous parlons ici est un personnage unique : il ne doit de comptes à personne ; il est son chef suprême. S'il commet une faute, seule, la voix de sa conscience pourra la lui reprocher. Je dois ajouter qu'il n'y a pas longtemps, la voix de sa conscience appuyée quelque peu par les vociférations du public, a eu de sanglants reproches à lui adresser. A la suite de cet incident, les personnes compétentes ont introduit dans le code une règle essentiellement impérative. « Néanmoins le départ sera toujours considéré comme non valable lorsqu'un ou plusieurs rubans auront été rompus. » Or, l'autre jour à Saint-Cloud le cas visé se produisit et le départ fut considéré comme valable. On se précipita vers le starter, le croyant subitement frappé d'amnésie. Il répondit simplement qu'il ignorait cette modification du code. Et l'incident fut clos. Hein ! en voilà un beau métier ! Deux lignes de règlement à savoir; on ne les sait pas, ça ne fait rien, on touche quand même.

Boïard.



Pyrénéen Ange Gabriel Cagnotte Oseraie Morvandiou Dendera Eliane Le Satyre Ninive III

A SAINT-OUEN ø LE PRIX DE LA BRICHE

Le Prix de la Briche (haies, 3.100 mètres), couru à Saint-Ouen, est revenu à Prince Robert. à M. R. Mills (Piggott), précédant Oseraie d'une longueur, et Dendera à une demi-longueur. Ce cliché représente le saut de la haie du pesage au premier tour.

Nouveau dispositif pour les cabs. On leur adjoint une béquille, petite roue placée à l'avant, afin d'éviter la chute du cocher si le cheval bute.

Sur la Planche : Les Frères Boulenger

Par J. J. = RENAUD

Les deux frères Marcel et Jacques Boulenger sont aussi habiles à l'épée qu'à la plume. On les compte parmi nos tout meilleurs escrimeurs et parmi nos écrivains les plus estimés

MARCEL, jeunet, mince, complètement imberbe, est l'aîné; Jacques, large, haut, presque athlétique, entièrement rasé, aux traits moins fins, lui fut donné, en protecteur, semblat-il, six années après sa naissance, par la naïve nature. Marcel bondit sous l'outrage, et devint, à peine sevré, tapageur, paradoxal, effervescent, impertinent, agressif; son gros bonhomme de cadet suivit naturellement cet exemple. Et ce fut un couple sans pitié.

Tenez! dès leurs premiers assauts ils annoncèrent à haute et intelligible voix tous les coups, simplement pour faire remarquer que les neuf dixièmes des escrimeurs ont la veste très dure. Ils prirent en une gazette une rubrique spéciale qu'ils signaient l'« Adjud nt » rien que pour clamer que M. X., maître ou amateur distingué, ayant reçu vingt coups et n'en ayant donné que trois, se prétend à tort victorieux; que tel autre dont le jeu rappelle le bilboquet, le plumeau et l'archet de contrebasse, a tort de laisser ses amis célébrer son jeu « si fin et si classique ». Pour mieux faire ressortir le mauvais goût de la tenue ordinaire des tireurs d'assaut public, ils inaugurèrent un costume blanc sous lequel ils ne semblaient presque pas des mitrons, et si collant qu'ils devaient renoncer à se fendre. Pour se compléter dans l'observation impitoyable des torts d'autrui, ils portèrent monocle, Marcel à droite, Jacques à gauche. Enfin ils s'adonnèrent passionnément à ce qu'un des grands esprits de France appelait « le plaisir aristocratique de déplaire ».

Entre temps, ils faisaient de très beaux assauts. Le jeu de l'aîné est impétueux, touffu, nerveux, personnel; celui du cadet est beaucoup plus puissant et classique. Ils ont tiré avec un succès presque constant contre les meilleurs escrimeurs de cette époque, professeurs et amateurs. Elèves au fleuret de Mérignac père, ils s'entraînèrent ensuite à l'épée chez Ayat et sont membres maintenant l'un du Cercle de l'Escrime, l'autre du Cercle Hoche.

Le sport n'exclut pas la valeur littéraire.

Tous deux écrivent avec grand talent. Très enthousiastes, les lettrés et le public accueillirent les romans pimpants et passionnés de Marcel, depuis *le Page* jusqu'à *l'Amazone blessée*, en passant par *Couplées* et *la Femme Baroque*.

Jacques vient de publier *les Dandys*, une longue étude extrêmement documentée et bien faite sur les élégants de l'époque de Louis Philippe, Brummell, d'Orsay, Lord Seymour. Avec une belle patience d'ex-élève de l'Ecole des Chartes, il sut trouver, en des coins ignorés de nos bibliothèques, tous les matériaux nécessaires pour édifier à ces personnages légendaires, c'est-à-dire mal connus — jusqu'à ce volume! — des statues exactes, pittoresques, définitives. C'est une belle œuvre.

Leur vie se partage entre le travail le plus intense et les sports élégants : épée, chasse à courre, etc. Ils habitent Chantilly, parmi des aspects de nature et d'humanité bellement anciens ou bellement modernes.

Ils ont une élégance de manières et de vêtements très personnelle et qui ne passe point inaperçue. On leur reproche de s'habiller trop bien. Quel sot reproche! En tout cas, ils justifient l'aphorisme de M. Oscar Wilde : « La seule façon de racheter une élégance parfois excessive consiste à faire preuve toujours d'une excessive bonne éducation ».

... Ils comptèrent parmi les épéistes de la seconde heure qui achevèrent la réforme de l'Escrime, mais ils combattent encore avec acharnement les concours en un coup et le jeu un peu spécial que ces concours imposent. Ils ne veulent pas être patients — et ils ne le sont pas — même en duel, car ils vont jusqu'au bout de leurs idées. Aussi, ne revinrent-ils indemnes que de deux duels sur les six qu'ils soutinrent. Mais le principe était sauf. Marcel fut spécialement déveinard en deux rencontres récentes — avec des adversaires d'ailleurs expérimentés et habitués au terrain. Qu'on ne s'y fie pas!...

Jacques se battit avec trois escrimeurs fort connus et redoutables, MM. de Boissière, Willy Sulzbacher et Bruneau de Laborie. Il blessa le premier, fit coup double avec le second, et fut blessé par le troisième. Ce n'étaient pas là des combats faciles.

Les deux frères Boulenger (vive Boulenger! crie Louis d'Hurcourt quand l'un des deux tireurs blancs paraît) représentent nettement un des aspects de la jeune génération littéraire. Autrefois tout écrivain haïssait, et par principe, l'exercice physique ; dans le monde des lettres il était bien porté de se mal porter. Aujourd'hui il n'est plus de littérateur qui ne soit aussi un sportsman ; certains excellent dans leur sport ou sont même de véritables champions : Voyez André Lebey, Binet-Valmer et les frères Boulenger. On se souvient enfin du vieil adage *mens sana in corpore sano*. Les excentricités des romantiques, les langueurs maladives que produisit la littérature de Baudelaire, sont maintenant archi-désuètes. L'écrivain d'aujourd'hui a des muscles puissants et se délasse utilement des lettres grâce à l'exercice. On repose son cerveau en fatiguant son corps.

J. JOSEPH-RENAUD.

Marcel Boulenger.

Marcel Boulenger, célèbre par sa campagne contre le duel, est un de nos plus habiles et de nos plus courageux escrimeurs.

Marcel et Jacques Boulenger.

Lorsqu'ils s'entraînent, les deux frères se donnent mutuellement d'utiles conseils. Ici, Marcel Boulenger étudie la fente de son frère, Jacques, dont tout le monde admire l'allonge et la souplesse.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS (1)

LES CHEVAUX D'ATTELAGE

par le MARQUIS DE MAULÉON.

Duc Demi-Daumont à M. de Yturbe.

Empress, j. baie et Toby, ch. bai brun. M. de Yturbe n'a pas présenté moins de sept attelages.

Les progrès de l'automobile n'ont pas fait disparaître, en France, le goût du cheval ⁄ Le nombre et la qualité des chevaux présentés au Concours n'ont pas baissé ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄ ⁄

La traction mécanique succède à la traction animale. Est-ce à dire que cette dernière est complètement anéantie, que le cheval n'existe qu'à l'état de souvenir et que les concours hippiques ne seront plus qu'une revue rétrospective? Je ne le crois pas. La photographie n'a pas tué la peinture, les chemins de fer ont développé l'emploi du cheval, l'automobile aura pour effet de le transformer.

La machine sera employée sur les bonnes routes et pour les grandes vitesses. L'animal sera le maître dans les difficultés de terrains. L'automobile sera longtemps encore l'apanage des grosses bourses, la voiture et la selle seront comme avant, à la portée du plus grand nombre. Enfin, le goût du cheval ne s'effacera pas du sentiment français, et celui qui le possède éprouvera toujours une plus grande satisfaction à dominer un être vivant qui répondra comme par intuition à ses moindres désirs, qui partagera à la chasse comme à la guerre ses impressions et ses émotions qu'à conduire une machine dont l'obéissance est purement passive, l'essence purement matérielle, le mouvement purement mécanique.

Cette thèse me paraît d'autant plus vraie qu'aujourd'hui où Paris et la province sont sillonnés d'automobiles, dont la mode s'empare avec affolement et vers lesquels tous les esprits et toutes les fortunes convergent, il y a, au Concours hippique de Paris, autant de chevaux qu'auparavant, que le niveau de leur qualité n'a pas baissé et que le public est aussi nombreux pour les admirer.

Et comme témoignage, nous pouvons signaler les attelages dont nous donnons ici des photographies.

Deux catégories bien distinctes parmi les chevaux d'attelage figurent dans l'enceinte au Grand Palais :

1° Les chevaux nés et élevés dans les différentes circonscriptions de province, qui ont atteint l'âge de 3 ans et qui n'ont pas dépassé celui de 6 ans.

2° Ceux qui, nés en France ou à l'étranger, appartiennent à des particuliers et sont en plein service, quel que soit leur âge et qui, par le fini et l'élégance qu'exige une exhibition publique, sont exclusivement des attelages de luxe.

Parmi les premiers, nous citerons les chevaux de M. Léon Thome, élevés par lui au haras de Blandureau, par Rozoy-en-Brie (Seine-et-Marne), il les fait naître en partie, et en partie il les achète poulains.

M. Léon Thome est un des plus fins connaisseurs de chevaux de Paris. Il a un goût exquis dans le choix de ses animaux, et joignant à la passion du joli cheval l'admirable esprit d'organisation qu'il met dans tout ce qu'il fait, il a un élevage qui est la perfection du genre.

Ranavalo.

J. baie claire, à M. Colin, 1er prix, 2e classe, 1re division.

Créole est une ravissante jument de 5 ans, alezan, de la taille de 1 m. 57, qu'il a achetée dans le Finistère. Créole a remporté le prix extraordinaire des chevaux de la deuxième classe attelés seuls. Elle est fille de Denmark-Vigouroux, étalon provenant du comté de Norfolk et d'une jument de demi-sang. Ce produit est un des meilleurs spécimens du croisement du hackney avec des juments indigènes, croisement si recherché des éleveurs, qui donne notamment pour la vente de si bons résultats.

Un autre produit du haras de Blandureau a remporté le deuxième prix de la deuxième classe, première division des chevaux attelés seuls, Porto, cheval gris foncé, taille 1 m. 53, né à Lassy (Seine-et-Oise), Porto est également le produit d'un étalon hackney du Norfolk avec une jument indigène, il se distingue par la hauteur, l'élégance et la légèreté de ses actions, comme tous les chevaux choisis par M. Léon Thome. Je dois ajouter aussi que ces deux animaux ont été présentés au point de vue de l'attelage, de la condition et du menage avec tout le fini désirable.

Parmi les lauréats, citons aussi Biscotin, à MM. Bouchard et Mallet, présenté par M. Roy. Ce beau cheval bai-cerise, né à Maupertuis (Manche), est fils de Novateur, excellent

Ariette.

J. alezan foncé, à M. Léon Thome, 4e prix, 2e classe, 1re division.

(1) Voir le N° 445.

Créole.

J. Alezan, à M. Thome. Prix extraordinaire, 3e classe.

C'est une belle jument bai clair de 1 m. 60, 6 ans, bien suivie, bien appuyée, régulièrement construite dans son dessus avec une belle encolure et une tête peut-être un peu forte comme beaucoup d'animaux de cette région. Cela n'implique pas une critique, car les animaux qui ont la tête plutôt forte, sans exagération, sont généralement de bons chevaux. Ranavalo est fille d'un étalon de demi-sang et d'une jument de demi-sang.

La circonscription du Centre est une de celles qui exposent dans les concours de province, et le plus grand nombre de chevaux et aussi les meilleurs. On y trouve, suivant les régions, des chevaux ayant des hanches, du dos, des membres et de l'énergie, quoique parfois avec une encolure un peu courte, d'autres plus harmonieux, moins heurtés et plus élégants; d'autres, enfin, avec plus de sang et se rapprochant, par leur origine anglo-arabe ou de pur sang, du joli modèle du cheval de cavalerie légère.

Il serait trop long de parler de tous les beaux attelages à un cheval ou à deux chevaux qui ont figuré dans les nombreux défilés des attelages internationaux et qui mériteraient presque tous une mention.

Citons d'abord le phaéton-mail du baron de Neuflize, vice-président de la Société hippique française, attelé de deux magnifiques cobs rouan et bai-brun Athos et Porthos, conduits par Montjarret, l'ancien piqueur de la présidence, qui, sous l'empire, avait été élevé dans les écuries de la Cour.

Le prince Orloff a présenté un autre phaéton-mail, attelé de deux beaux trotteurs de la race qu'il a créée, Dim et Otchaïanni, les premiers sujets qu'il ait exhibés dans les concours en France.

étalon normand et de Fidèle, jument normande de grande origine.

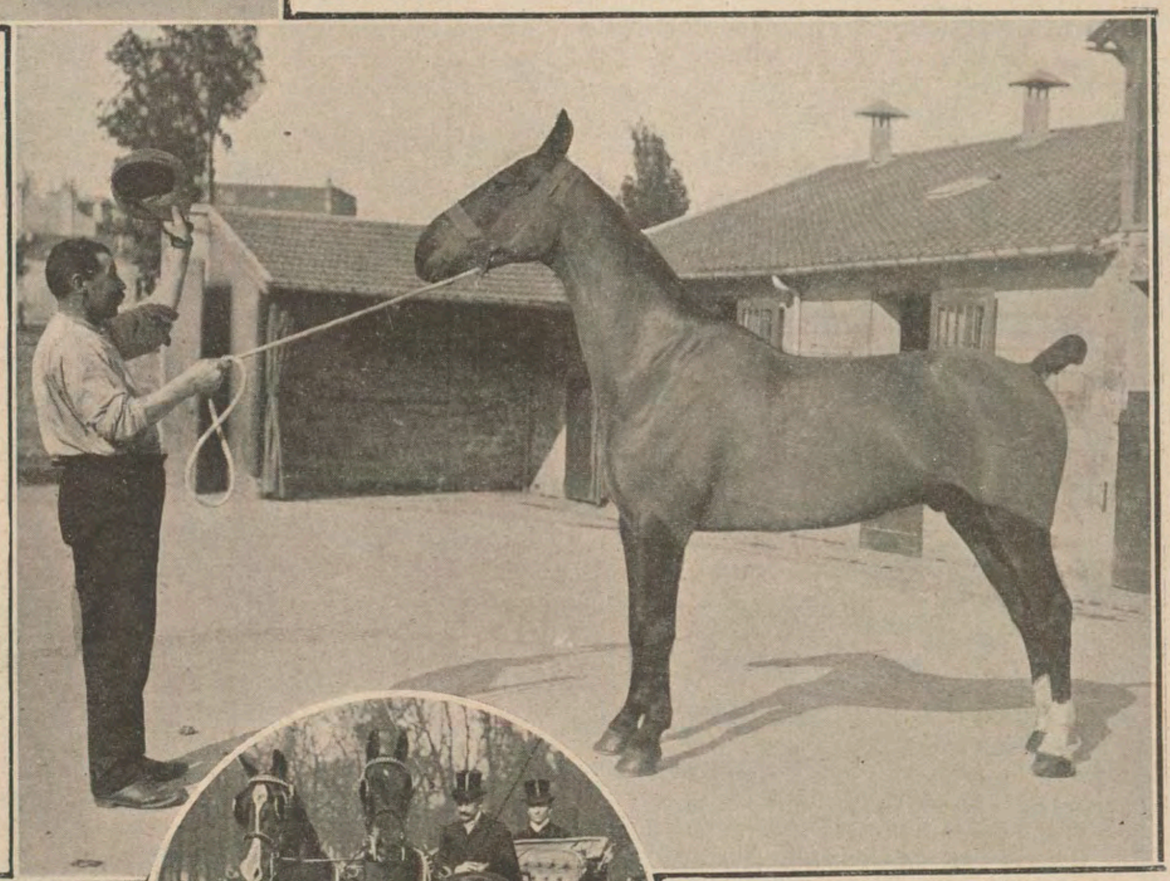
M. Roy amène tous les ans, depuis la fondation du Concours hippique de Paris, un très grand nombre de chevaux. Il se remonte en Normandie, berceau du cheval de harnais au modèle classique. Il remporte tous les ans de nombreux premiers prix et des prix extraordinaires. Malgré leur nombre, ses chevaux sont présentés en excellente condition, parfaitement dressés et aptes à être mis au timon d'une voiture pour le service de luxe à Paris ou à l'étranger.

Appartiennent également à Roy les deux prix extraordinaires de la deuxième et de la quatrième classe.

Baba, cheval alezan, 6 ans, taille 1 m. 62, d'une élégante silhouette, action facile, bien équilibré et marchant vite.

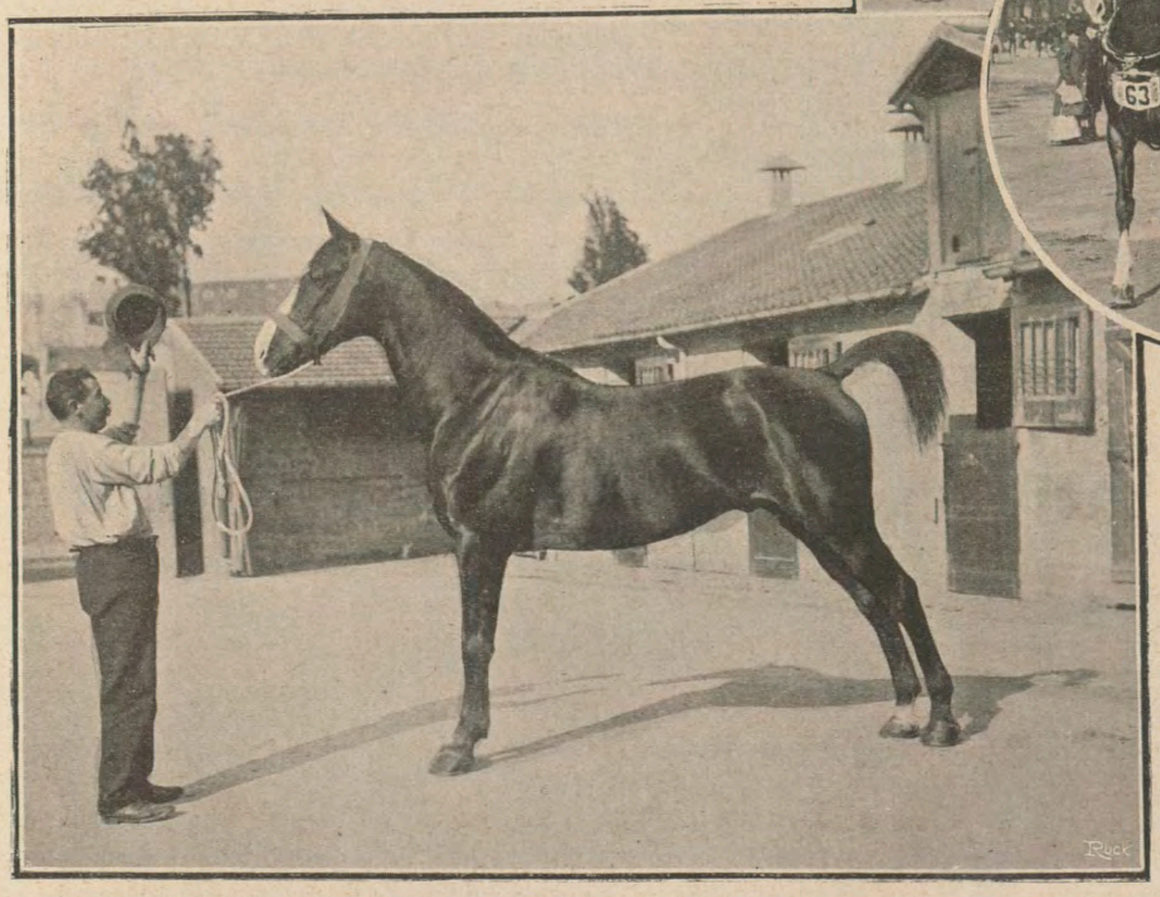
Baron, cheval bai foncé, 6 ans, 1 m. 52, fils d'un pur sang anglais et d'une jument près du sang, remarquable par ses actions, son énergie et son excellente conformation.

Ranavalo, dont la photographie est aussi représentée ici, a remporté le 1er prix dans la 2e classe 2e division.



Speeder à M. Walter Winans.

Attelé de deux ch. b. b. Londesborough et Lonsdale, dont le premier était une des plus belles bêtes du Concours.



Baba.

Ch. alezan, à M. Aug. Roy. Prix extraordinaire, 2e classe.

Baron.

Ch. bai foncé, à M. Aug. Roy. Prix extraordinaire, 4e classe.

M. Léon Thome a encore été l'objet de l'admiration du public, qui a applaudi ses trois brillants attelages : deux spiders et un phaéton-mail.

M. de Yturbe, qui n'a pas présenté moins de sept attelages, a fait revivre dans sa demi-daumont le souvenir du Paris élégant d'autrefois.

Et je garde pour la fin les incomparables steppers de M. Walter Winans, ce sportsman américain, dont le luxe hippique consiste surtout à produire des attelages dans les expositions, où il remporte les premiers succès, choisit dans n'importe quelle partie du monde les plus beaux chevaux qui existent et les paie n'importe quel prix. Il nous a présenté d'abord dans les attelages à un, un magnifique cheval, Londesborough, trottant plus haut, plus équilibré et plus cadencé que tout ce qu'on peut rêver. Il l'a présenté aussi aux attelages à deux avec un remarquable cheval, Lonsdale, qui, tout en l'accompagnant très bien, ne formait pas avec lui, au point de vue de l'appareillement, une paire aussi complète que l'admirable attelage qu'il nous a présenté l'année dernière.

MARQUIS DE MAULÉON.

Résultats du Concours N° 11 — LES OBSTACLES

2.374 réponses nous sont parvenues pour ce concours, qui s'adressait spécialement à notre clientèle hippique.

La solution était la suivante :

1. Le Prix d'Auteuil.
2. La grande course de haies.
3. Le Prix Wild Monarch.
4. Le Prix de Clairefontaine.
5. Le steeple d'Enghien.

La première solution nous est parvenue le 2 mars, à 2 h. 1/4 de l'après-midi.

Les prix ont été ainsi attribués :

1er Prix. – Une bourse en argent contrôlé contenant 20 francs en espèces.

M. Chamallet, 50, rue du 22-Septembre, Bécon-les-Bruyères.

2e Prix. — Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

M. Tessier fils, Luché-Pringé (Sarthe).

3e Prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.

Marius Savagol, 41, rue Boissière, Paris.

Mentions

Planchon, Jeanneqnin, L. Schélin, Boulade, Rémond Canu, Marcelle Pillon, Lucien Perron, Audoin, Pierre Colas, René Burté, Reneaume, D. Moroeanu, Recoules, L. Agnet, Rousseaux, Louis Dupuis, R. Savary, Roger, Michel, Pierre Pochonet, A. Lemonnier, A. Brochard, Nicolas Missir, H. Cliquennois, A. Brochet, Marcel Eloy, Arthnr Semet, Georges Steridden, Delorme, Vlaeminck, Van Cuyl, H. Denis du Péage, Charles Harel, Serge Puyos, Chevauché, L. Candau, Vidil, Jean Canqueteau, N. Lescoul, H. Laporte, Reverdi, E. Blanchet, A. Seraphin, Rudolf Platzor, L. Monnier, Dr Willers, A. Renahy, Mayelle, Louvier, Marchand, Brossard, Fournel, Malbec, Loiseau, Jacque Gauthier, Brunet, Rosat, Bourgeois, Lureau, Curinet, Blachet, Berthet, Renard, Lemain. Vtgier, Carolie, Schmit, Baron, Jean van Hesse, Marius Paul. de Kergroes, Ferrar, Laurent, Montupet, Charvin, Leferrier, Ricard, Josias, Dnhamel, Lebon, Mercier, Pharmond, Colin, Gérard, Dutrieux, Amelin, Martin, Sommier, Laroche, J. Dubois, F. Faure, Monneret.

Nous rappelons que nous donnerons le palmarès du concours : *La course des Masques*, dans notre numéro du 20 avril.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Ainsi que nous le disions dans notre dernière causerie, la crise de New-York est sérieuse, parce qu'elle a une base réelle dans la bataille des trusts de chemins de fer, mais on croit que, dans l'intérêt du marché monétaire, des mesures transitoires seront acceptées par M. Roosevelt.

La répercussion de la crise américaine se fait cruellement sentir à Berlin et atteint notre place à l'endroit vulnérable, c'est à-dire dans sa spéculation exagérée sur les valeurs de cuivre. Le prix du cuivre a brusquement baissé à New-York ; les positions de notre spéculation dépendent du point où il s'arrêtera.

Nous devons cependant constater que les circonstances industrielles ne justifient pas une baisse plus assurée. Jamais le cuivre n'a été aussi demandé, jamais les besoins de l'industrie n'ont été aussi grands et jamais les stocks de métal disponibles n'ont été aussi faibles. Il semble donc que la baisse du métal n'est qu'une conséquence de la crise de spéculation se muant, comme toujours, en une crise de crédit.

D'ailleurs, au prix d'environ cent livres la tonne, toutes les valeurs de cuivre, surtout les jeunes, à minerai de haute teneur, ont en perspective de magnifiques bénéfices.

Cette crise, qui a surpris notre marché en pleine période de hausse, montre du moins combien nous étions sages en conseillant à nos lecteurs de réaliser leurs bénéfices et de les consolider sur de bonnes obligations. Nous le répétons encore, l'Epargne n'a d'absolue sécurité que sur les véritables valeurs de placement, sur les obligations bien choisies. Elles seules ne trompent pas.

Sans doute, dans tous les portefeuilles, il existe des valeurs d'appoint ; il en faut même quelques-unes pour corser les revenus et pour se ménager des plus-values, mais une surveillance incessante est nécessaire sur cette catégorie de titres et quand, par suite de circonstances heureuses, une très forte hausse s'est produite, il faut profiter du moment pour réaliser.

N'oublions pas que le *Rio* est allé à 2.740 francs et qu'on a pu le reprendre 600 francs plus bas.

Quantité d'autres valeurs qui n'appartiennent pas, comme le *Rio*, à la spéculation sont dans le même cas et plusieurs ont été réalisées au bon moment sur les Conseils de la *Revue Internationale de Valeurs de Placement*. C'est dans ces circonstances-là que l'utilité d'un journal consciencieux et indépendant se fait sentir.

Il nous arrive rarement de recommander dans ces causeries autre chose que des obligations de premier ordre. Nous le faisons cependant quand une occasion exceptionnelle se présente, parce que tous les capitalistes ont besoin de valeurs d'appoint pour placer une partie de leurs disponibilités.

D'ici peu les actions de la *Société Industrielle Franco-Canadienne* seront introduites sur le marché de Paris vers 115 ou 120 francs. Cette Société est française, son siège social est 21, rue du Louvre, à Paris. Son capital est de 2 millions, divisé en 20.000 actions de 100 francs. Ce capital est destiné à être augmenté au fur et à mesure des participations que la Société s'assurera et ces augmentations de capital seront autant d'occasions de bénéfices pour les premiers actionnaires.

Comme son nom l'indique, la Société deviendra un trust d'actions industrielles.

Sa création répond à ce fait aujourd'hui évident que le Canada est un champ d'affaires privilégié par sa fertilité, par ses richesses naturelles de tout ordre et par le développement de ses industries. La *Société Industrielle Franco-Canadienne* se défend de rien créer ; elle apporte l'aide de capitaux nouveaux aux affaires prospères créées par l'industrie privée et susceptibles d'un développement considérable.

Elle met pour commencer un million, soit la moitié de son capital, dans une affaire fondée par des Français, aujourd'hui en pleine prospérité, et les bénéfices de ce million suffiront pour rémunérer largement son capital tout entier.

Nous n'avons pas ici la place nécessaire pour en parler plus longuement, mais nous enverrons les documents les plus détaillés aux personnes qui nous les demanderont.

PETITE CORRESPONDANCE

R. de B., Châlons. — *Nous ne pouvons pas croire à une bais e très accentuée du cuivre, les besoins de l'industrie sont trop considérables. Le prix de 100 livres offre encore des conditions de bénéfices exceptionnels à la* New-England and Clifton. *Non seulement vous devez conserver vos titres, mais nous vous conseillons encore l'achat. Vous recevrez les documents relatifs à la* Société Industrielle Franco-Canadienne.

Rugby 520. — *Puisque vous lisez la* Revue Internationale, *comment n'avez-vous pas déjà vendu vos* Gafsa? *Les cours sont encore très beaux et vous aurez d'autant plus raison de réaliser que nous avons annoncé une affaire nouvelle de phosphates sur laquelle vous pourrez suivre, avec de meilleures chances, le développement des phosphates. Faites-vous donc connaître et vous recevrez tous documents utiles; vous devez comprendre qu'en gardant l'anonyme vous vous enlevez des chances sans aucun avantage.*

J. B. L., à Toul. — *Conservez vos* Taganrog, *malgré l'absence du dividende. Vendez vos titres n*os *3 et 4 qui vous donnent un joli bénéfice, et consolidez ce bénéfice en* obligations Puebla 5 0/0. *Vous aurez un beau revenu avec grande probabilité de plus-value.*

Pour tout ce qui concerne la partie financiere : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Deux bandages montés sur un même essieu s'usent-ils d'une façon identique ?

(*Suite.*)

En même temps que nous faisions paraître notre dernier Bulletin, nous avons demandé à notre service des réparations de nous relever, dans les arrivages de cette semaine, les détériorations aux enveloppes susceptibles d'intéresser un seul des deux pneus montés sur un même essieu, et que nous n'aurions pas indiquées dans notre article précédent.

Nous donnons aujourd'hui à nos lecteurs le résultat de cette enquête :

1° *Corps gras.* — Soit qu'une enveloppe reçoive des projections d'huile provenant de la voiture, soit qu'on la laisse en contact, pour toute autre cause, avec un corps gras, il se produit un boursouflement et une désagrégation de la partie atteinte. Il est évident que de deux enveloppes montées sur un même essieu, une seule peut subir le contact du corps gras, et par conséquent en souffrir.

2° *Humidité.* — Il en est de même pour les enveloppes détériorées par l'humidité, soit qu'une des roues séjourne, par exemple, dans une rigole, soit que la roue reçoive des projections d'eau pour une cause quelconque. Si le pneu est mal gonflé ou si l'enveloppe présente d'assez fortes coupures de la gomme, l'eau peut s'infiltrer et pourrir les toiles. Il est bien certain que l'eau ne pénètre à l'intérieur même du bandage qu'en cas de gonflage insuffisant, ce qui est une raison de plus d'observer rigoureusement les indications de nos tableaux de gonflage.

3° *Jantes.* — Une jante rouillée attaque rapidement l'accrochage des enveloppes et y cause des détériorations très graves. De même, une jante coupante ou faussée provoque à l'accrochage des coupures également graves. Il peut arriver, dans l'un et l'autre cas, que ces détériorations soient même irréparables, si elles s'étendent sur une trop grande portion du bourrelet. Un séjour des jantes dans l'eau ou à l'humidité, pour peu que la peinture soit abîmée, provoque la rouille de ces dernières.

4° *Avaries à l'enveloppe provoquées par quelques objets extérieurs.* — Nous avons constaté le retour, cette semaine, de trois enveloppes ayant, de toute évidence, frotté contre le rebord d'un trottoir. Il se produit un râpage caractéristique de la paroi de l'enveloppe, qui ne peut laisser de doute sur l'origine de la détérioration. Malgré tous les conseils que nous donnons, et que répandent aussi à profusion tous les techniciens de l'automobile, il existe donc encore des gens assez peu soigneux pour ne pas apporter la plus grande attention à éviter à leur bandages un contact aussi dangereux. Nous ne saurions trop appeler l'attention de tous sur ce point.

Il existe également parfois sur la voiture même des causes analogues de détérioration. Ainsi, il peut arriver qu'un boulon de chaîne frotte contre l'enveloppe. La construction actuelle a une tendance de plus en plus accentuée à écarter la ligne de chaîne des bords de l'enveloppe. Cependant, il peut arriver qu'un boulon vienne à se desserrer et que ce frottement se produise. Cela arrive surtout si une chaîne est mal tendue. Nous en avons encore eu des exemples cette semaine.

Dans un braquage excessif des roues avant, il arrive que, si la voiture n'est pas munie de butées, les pneus viennent frotter contre les mains des ressorts ou les porte-phares. C'est encore une cause de détérioration très appréciable.

Ce qui précède montre une fois de plus combien sont variées les causes de détérioration intéressant les enveloppes, et même une enveloppe considérée isolément.

Celles que nous avons examinées aujourd'hui sont d'une nature telle, qu'il est on ne peut plus facile pour les chauffeurs de les éviter. Nous espérons que la plus grande partie de ceux qui liront ces lignes feront profit de ces indications et éviteront soigneusement tous les inconvénients que nous venons de leur signaler.

MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : JARRIGE.